

AGENZIA DELLE DOGANE 26 FEBBRAIO OPEN HEARING e-DAS VERSO LA COMPLETA DIGITALIZZAZIONE.

Il video-processo presentato nel corso dell'open hearing del 26 u.s. illustra sommariamente le novità che l'ADM intende introdurre per realizzare il progetto full digital della filiera petrolifera.

L'annunciato provvedimento che intende:

1. estendere il rapporto di ricezione ai soggetti censiti nell'anagrafica delle accise,
2. disciplinare la digitalizzazione del registro di carico e scarico,
3. dotare le autobotti di sistemi automatici di misurazione degli scarichi e di geo localizzazione per eseguire gli adempimenti indicati nel punto 1 e 2;

pur rappresentando in via generale un significativo sviluppo verso il monitoraggio della movimentazione su strada dei carburanti e un potenziamento della lotta alle frodi, può essere valutato solo dopo un attento esame dello schema del provvedimento o in alternativa alla costituzione di un tavolo consultivo con le associazioni di categoria interessate.

L'applicazione di quanto disposto dal D.Lgs 504/95, articolo 12 comma 1, ultimo periodo (sistemi automatici di misurazione degli scarichi e di geo localizzazione sulle autobotti), rende obbligatoria la modifica sostanziale non solo della Direttoriale n. 138764 del 10 maggio 2020 ma anche del DM 210/96 e, se del caso, anche dello stesso D.Lgs 504/95 poiché devono essere attribuite specifiche responsabilità a categorie di soggetti, come il vettore, che, pur intervenendo nella filiera, sono sconosciuti alle disposizioni in esame oppure ancora non viene attribuita a loro alcuna responsabilità.

In analogia a quanto Codesta Agenzia ha disposto per l'emersione e il censimento dei Traders, ossia di quei soggetti che solo previa autorizzazione dell'ADM possono detenere merce propria presso depositi fiscali di terzi, **si chiede l'inserimento nella banca dati accise della categoria dei vettori titolari di imprese di trasporto quali soggetti responsabili dei dati generati, custoditi e trasmessi dai sistemi installati sui mezzi di trasporto.**

L'adozione obbligatoria di dotare le autobotti dei suddetti sistemi automatici consentirà di adeguare significativamente la predetta direttoriale n. 138764 per superare talune criticità che permangono nella lettura giuridica, sebbene siano state superate dalla prassi e che per questo motivo potrebbero dar luogo ad inutili e dispendiosi contenziosi.

In particolare dovranno essere rivisti anche taluni obblighi in capo allo speditore con particolare riferimento agli:

- art. 8 comma 1, a finché i sistemi di geo localizzazione superino il previsto colloquio telematico tra incaricato del trasporto e lo speditore.
- art. 9 comma 3, per circoscrivere i soggetti obbligati alla tenuta del registro C/S telematico
- art. 11 e art. 12, per rivedere la disciplina dei cambi di destinazione in relazione all'applicazione mobile (app) messa a disposizione dall'ADM e agli strumenti che saranno installati sulle autobotti;
- art. 14, comma 5, laddove è richiesta, oltre alla conservazione degli scontrini di scarico, anche la storicizzazione dei dati quantitativi in essi riportati, la cui realizzazione richiede cospicui e articolati investimenti in infrastrutture informatiche. Al riguardo rileviamo, tra le disposizioni finali e transitorie dell'articolo 21 della direttoriale in esame, che il comma 4

dell'art. 21 della Direttoriale testualmente dispone: « *Con successivi provvedimenti saranno definiti i tracciati informatici del sistema informativo e, in relazione alla disponibilità nel sistema informativo dei dati di tracciamento della posizione e di misurazione dei quantitativi movimentati rilevati dai mezzi di trasporto, definite apposite procedure informatiche per automatizzare l'assolvimento degli obblighi previsti dalla presente determinazione*».

Considerato che circa il 90% delle autobotti destinate all'approvvigionamento dei punti vendita stradali di carburanti è già dotato di un contatore volumetrico telematico, in grado di trasmettere i dati previsti dal comma 4, gli investimenti richiesti risultano significativamente inferiori rispetto a quelli necessari per l'osservanza del citato articolo 14 comma 5.

Al fine di massimizzare l'efficienza del processo e nel rispetto del principio "once only", i dati devono essere trasmessi ad un unico provider indicato da ADM che provvederà ad archiviare e storicizzare i dati acquisiti in tempo reale.

A garanzia dell'efficacia dell'intero processo, è necessario, come detto in precedenza, attribuire al vettore la responsabilità di trasmissione dei dati, manlevando di conseguenza lo spediteore dall'obbligo di raccolta degli scontrini e dalla storicizzazione dei relativi dati. Inoltre confermiamo la disponibilità delle aziende nostre associate ad avviare una sperimentazione presso alcuni depositi fiscali di stoccaggio.

Al riguardo, intendiamo che le modifiche sopra indicate decorrano dalla data di entrata in vigore del provvedimento annunciato, a prescindere dal periodo transitorio previsto nel video-processo presentato atteso che, in questo arco temporale, i cambi di destinazione, i rapporti di ricezione e la digitalizzazione del registro di carico potranno essere eseguiti con l'app che l'ADM intende mettere a disposizione dei soggetti incaricati dei suddetti adempimenti.

In ogni caso, i soggetti utilizzatori di questa applicazione non dovranno avere accesso a tutti i dati indicati nel documento ma solo a quelli strettamente necessari per gli adempimenti a loro carico (esempio il trasportatore non può accedere alla compilazione del registro di carico, o modificare il depositante e così via).

Per quanto riguarda invece l'utilizzo dell'app da parte degli organi di controllo, occorre definire le opportune istruzioni in modo che i controlli su strada privilegino gli aspetti sostanziali anziché formali.

Nello scenario rappresentato nell' open hearing in oggetto, con il nuovo provvedimento nel sistema doganale telematico interagiranno ulteriori soggetti attivi nella filiera petrolifera, quindi eventuali blocchi dell'applicativo telematico potrebbero determinare gravi ritardi o addirittura la sospensione dell'approvvigionamento del mercato, con evidenti ricadute negative anche in termini di immagine.

Per questi motivi chiediamo:

- A. nuovamente, maggiori garanzie riguardo la stabilità continuativa del sistema telematico doganale, una maggiore assistenza del desktop e l'attivazione di un canale di comunicazione direttamente con SOGEI;
- B. di semplificare la procedura di riserva indicata nell'articolo 17 della Direttoriale del 10 maggio 2020, tenuto conto della strumentazione installata sulle autobotti.

Nel ringraziare dell'opportunità di esprimere la posizione delle aziende nostre associate, restiamo a disposizione per fornire ulteriori elementi di valutazione.