

ASSINDUSTRIA INFORMA

NEWS

da lunedì 23 dicembre 2019 a venerdì 10 gennaio 2020

Cliccando sul titolo di ogni notizia si accede alla corrispondente NEWS
Il presente file contiene i testi delle notizie sottoevidenziate

FISCO

- Legge di Bilancio 2020 e decreto collegato: il commento di Confindustria alle novità fiscali
- Ritenute negli appalti: prime istruzioni operative
- Modalità di presentazione dei modelli F24 contenenti crediti d'imposta utilizzati in compensazione
- Le dispense del convegno sulla Manovra 2020

TRASPORTI

- Autotrasporto merci e viaggiatori – Rimborso accise gasolio autotrazione 2019 quarto trimestre, esclusi veicoli Euro 0/1/2 – Disponibilità software per istanza
- Sicurezza stradale – Austria – Divieti integrativi autocarri in Tirolo nei sabati invernali 2020
- Autoveicoli – Costi di esercizio per uso fiscale (fringe benefit) – Tabelle 2020 Agenzia delle Entrate
- Autotrasporto merci – Riduzione compensata pedaggi autostradali 2018 – Rideterminazione delle percentuali di sconto – Delibera Comitato Centrale Albo n. 9/19
- Autotrasporto merci in conto terzi – Rapporti tra vettori e committenti – Azione diretta del sub-vettore per mancato pagamento servizio – Sentenza Corte Costituzionale n. 226/19
- Trasporti internazionali – Slovenia – Vignetta autostradale 2020 veicoli leggeri
- Trasporti internazionali – Francia – Tariffe 2020 tunnel del Monte Bianco e Frejus
- Autotrasporto merci in conto terzi – Risorse per investimenti 2019 – Attivazione piattaforma informatica per le domande
- Autotrasporto merci – Approvazione norme UE "pacchetto mobilità"
- Sicurezza stradale – Calendario 2020 divieti di circolazione mezzi pesanti in Italia – DM 12 dicembre 2019

COMMERCIO INTERNAZIONALE E DOGANE

- Iran – Riepilogo restrizioni e sanzioni secondarie USA-Ofac
- Fiere - Pack Expo 2020 – Chicago 8-11 novembre 2020
- Normativa doganale - Inchiesta su misure elusive dazio antidumping su import in UE di elettrodi di tungsteno originari della Cina – Regolamento (UE) n. 2171/19
- Normativa doganale – Nuovo Codice Doganale dell'Unione - Origine delle merci non preferenziale e preferenziale, nuovi accordi e scambi con la Turchia – Nota informativa
- Fiere – Watrex 2020 – Il Cairo 22-24 marzo 2020
- Normativa doganale – Restrizioni o embarghi commerciali – Scheda informativa
- USA – Dazi su import prodotti dalla Cina – Aggiornamento su prima fase dell'accordo commerciale
- Fiere – Korea Pack 2020 – Goyang 14-17 aprile 2020

SICUREZZA

- Convegno "infortuni sul lavoro: strategie di contrasto della responsabilità penale e responsabilità amministrativa dell'ente ex Legge 231/01" – Udine 3 febbraio 2020 ore 9.30
- Indizione sessione di esami per aspiranti a conseguimento certificato di idoneità ad impiego gas tossici anno 2020

FORMAZIONE

- 23 gennaio 2020 - Acquisti - La trattativa d'acquisto - Aspetti tecnici, comportamentali e psicologici
- 22 gennaio 2020 - Personale - Il Contratto di agenzia
- 17 gennaio 2020 - Vendite - L'arte del passaparola: Impara le regole pratiche per far parlare di te e della tua attività

LARGO CARLO MELZI 2
33100 UDINE
PALAZZO TORRIANI

TEL. 0432-2761
TELEFAX 0432-509969
C.P. 285

N. 01

10/01/2020

ISCRIVITI AL SERVIZIO MAILING LIST
LA NEWSLETTER SETTIMANALE AL TUO INDIRIZZO DI POSTA ELETTRONICA

Comunica a tecnologie@confindustria.ud.it la Tua volontà di essere inserito nella mailing list specificando nell'oggetto dell'e-mail la dicitura "inserisci" ed indicando la ragione sociale dell'azienda di appartenenza ed i propri dati: nome e cognome, indirizzo di posta elettronica, recapito telefonico

FISCO

09/01/2020 - Legge di Bilancio 2020 e decreto collegato: il commento di Confindustria alle novità fiscali

Si allegano i documenti di Confindustria a commento delle novità fiscali della Manovra 2020.

- Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it

09/01/2020 - Ritenute negli appalti: prime istruzioni operative

L'Agenzia delle Entrate ha diramato due risoluzioni (allegate) con le prime istruzioni operative sul nuovo obbligo di verifica delle ritenute nei contratti superiori a 200.000 € con utilizzo prevalente di manodopera presso la sede del committente ed impiego di beni strumentali di quest'ultimo.

- Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it

09/01/2020 - Modalità di presentazione dei modelli F24 contenenti crediti d'imposta utilizzati in compensazione

Si allega la risoluzione Agenzia Entrate n. 110 del 31/12/2019 con le prime istruzioni operative sulle nuove modalità di presentazione dei modelli F24 contenenti crediti d'imposta utilizzati in compensazione.

- Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it

07/01/2020 - Le dispense del convegno sulla Manovra 2020

Si allegano le dispense del convegno sulla Manovra 2020 che si terrà l'8 gennaio con inizio alle ore 14.30.

- Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it

.....

TRASPORTI

07/01/2020 - Autotrasporto merci e viaggiatori – Rimborso accise gasolio autotrazione 2019 quarto trimestre, esclusi veicoli Euro 0/1/2 – Disponibilità software per istanza

E' disponibile sul sito Internet dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli www.agenziadogane.it il modello di domanda e la versione del software per la relativa compilazione dell'istanza di rimborso accise gasolio autotrazione, consumi del quarto trimestre 2019, da parte delle imprese di autotrasporto merci in conto proprio ed in conto terzi (autocarri di massa complessiva pari o superiore a 7,5, esclusi Euro 0/1/2 o inferiori e consumi dimostrati a mezzo fattura elettronica che riporti il numero di targa dei veicoli) e da parte delle autolinee (esclusi autobus Euro 0/1/2).

Accanto alla vigente esclusione degli autoveicoli Euro 0 dal beneficio fin dal 2015, con la legge finanziaria 2016 (legge n. 208/15), già dal 1° gennaio 2016 dal beneficio della riduzione accise gasolio autotrazione sono stati esclusi anche i veicoli Euro 1/2; per i veicoli in disponibilità in "locazione senza conducente-nolo a freddo", è necessario che il contratto scritto ora sia anche registrato (la registrazione non è invece richiesta per la locazione senza conducente propriamente detta ai sensi dell'art. 84 del nuovo Codice della Strada, come precisato dall'Agenzia delle Dogane con nota del 22 marzo 2016, successiva alla nota del 29 febbraio 2016).

Per quanto riguarda gli autobus in servizio di noleggio da rimessa con conducente, dopo i chiarimenti forniti a febbraio 2017 dalla Direzione Fiscale e Unione Doganale della Commissione europea all'Anav di Roma (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), circa il fatto che, ove venga concesso il beneficio di un'aliquota ridotta per il gasolio commerciale, il provvedimento deve intendersi valido anche per il trasporto passeggeri occasionale (autobus in noleggio da rimessa) oltre che per quello regolare (autolinee); come tale, anche per gli autobus in noleggio da rimessa potrà essere richiesto il rimborso delle accise gasolio autotrazione, anche se viene suggerito, di richiedere il credito

a rimborso, anziché in compensazione, allegando alla pratica anche l'apposita documentazione circa il parere comunitario.

In merito al trasporto passeggeri, l'Agenzia delle Dogane, con propria nota del 12 maggio 2017, aveva già precisato l'estensione del beneficio agli autobus in noleggio da rimessa non è prevista dall'attuale normativa e quindi è presumibile che ciò determinerà il diniego delle istanze presentate per tali autobus, che comporta la necessità di ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale. La Commissione europea ha nel frattempo richiesto informazioni alle autorità italiane circa l'applicazione della normativa sulla riduzione accise gasolio autotrazione (procedura EU Pilot)

Il software, già in occasione delle precedenti dichiarazioni, è stato aggiornato secondo quanto stabilito dalle leggi n. 190/14 e n. 208/15, inserendo nel frontespizio la dicitura "Dichiara che il gasolio consumato, per cui si chiede il beneficio, non è stato impiegato per il rifornimento di veicoli di categoria Euro 0/1/2 o inferiori", seguita da una casella che l'operatore dovrà necessariamente selezionare; parimenti era stato anche aggiornato il tracciato record dei file da trasmettere tramite il Servizio Telematico Doganale-EDI, inserendo il nuovo campo 41, nonché il modello cartaceo in calce alla stampa del frontespizio.

Il rimborso nel periodo 1° ottobre-31 dicembre 2019 sarà pari ad euro 0,21418 per litro, per effetto di quanto disposto nel nuovo art. 24-ter, comma 1 del D. Lgs. n. 504/95, modificato dalla legge di conversione del decreto fiscale, DL n. 193/16, legge n. 225/16, che ha fissato in 403,22 euro per mille litri di gasolio l'aliquota specifica per il gasolio commerciale.

Al fine di semplificare gli adempimenti connessi alla compilazione della dichiarazione relativa al quarto trimestre 2019, il relativo software era già stato modificato in passato, in modo da consentire che, aprendo il file relativo alla dichiarazione di un periodo precedente, avvenga il caricamento automatico dei dati identificativi dell'impresa e del dichiarante nonché di quelli relativi alle targhe dei mezzi i cui consumi possono essere ammessi al beneficio in oggetto; anche con il nuovo software è comunque possibile il caricamento automatico dei dati identificativi dell'impresa del dichiarante, di quelli relativi alle targhe dei mezzi, acquisendoli dal file relativo alla dichiarazione di un periodo precedente.

Al riguardo l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha diramato una nota esplicativa il 19 dicembre 2019.

La domanda di beneficio, con l'apposita modulistica e software per salvataggio dati su cdrom/pen drive Usb (allegando in sede di consegna anche una stampa cartacea del modello, firmata in originale), potrà essere presentata all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli a decorrere dal 1° gennaio 2020 (ed entro il 31 gennaio 2020); i consumi di gasolio dal 1° gennaio 2019 (per i distributori interni vale la data fattura di consegna da parte della ditta commerciale che effettua il rifornimento, secondo il metodo già adottato per le precedenti istanze, dal 2011 in avanti e più sotto nuovamente spiegato, per completezza di informazione), devono essere provati con fattura; il codice tributo da indicare sul modello F 24 è 6740, secondo le nuove modalità di compilazione più sotto riportate.

Le imprese interessate al recupero delle accise sul gasolio autotrazione per i consumi dell'anno 2019, quarto trimestre, possono inviare le proprie istanze anche a mezzo del Servizio Telematico Doganale – EDI.

Gli utenti interessati dovranno richiedere all'Agenzia delle Dogane l'abilitazione al servizio EDI; le relative istruzioni e le modalità tecniche ed operative di trasmissione dei dati al sistema telematico sono disponibili sul sito dell'Agenzia, www.agenziadogane.it.

Decorsi 60 giorni dalla data di presentazione dell'istanza, la stessa si considera accolta (silenzio-assenso).

Come per le precedenti istanze (domande per gli anni dal 2011 e successivi), per evitare di richiedere un rimborso di accise superiore a quanto effettivamente pagato (a causa dello sfalsamento temporale che ci potrebbe essere tra il momento della consegna del carburante al distributore interno aziendale da parte della società petrolifera, ad un certo livello di accisa, ed il momento del prelievo-consumo da parte del veicolo beneficiario, ad un livello di accisa superiore), nelle aziende con distributore interno deve essere presa in considerazione la data di consegna del carburante ai fini della determinazione dei litri consumati, quindi secondo le indicazioni riportate in fattura.

Nel caso del quarto trimestre 2019, le consegne di carburante al distributore interno aziendale avvenute dal 1° ottobre al 31 dicembre 2019, dovranno essere imputate ai consumi per singola targa dei veicoli beneficiari secondo il nuovo rimborso di euro 0,21418/litro del nuovo livello di accisa in vigore dal 3 dicembre 2016, anche se il prelievo-consumo effettivo dovesse avvenire dopo il 31 dicembre 2019. Sono esclusi dal beneficio i veicoli Euro 0/1/2 o inferiori, compresi quelli di tali categorie che sono dotati di idonei sistemi di riduzione del particolato (ai sensi della circolare dell'Agenzia delle Dogane del 7 marzo 2016).

Per effetto delle ultime modifiche introdotte, i crediti sorti con riferimento ai consumi relativi al precedente trimestre, terzo trimestre 2019, potranno essere utilizzati in compensazione entro il 31 dicembre 2020 e non vale il limite dei 250mila euro. A partire dal 31 dicembre 2020 decorrerà il termine per la presentazione dell'istanza di rimborso in denaro delle eccedenze non utilizzate in compensazione, le quali dovranno essere presentate entro il 30 giugno 2021.

Per quanto riguarda la compilazione del modello F 24 di cui al codice tributo 6740, la risoluzione dell'Agenzia delle Entrate n. 39/E del 20 aprile 2015, ha previsto che: a) nel campo "rateazione/regione/prov/mese-rif" è indicato il numero della rata nel formato "NNRR", dove "NN" rappresenta il trimestre solare di riferimento e "RR" indica l'anno di consumo di gasolio di riferimento (ad esempio, 0419 individua il quarto trimestre dell'anno 2019); b) nel campo "anno di riferimento" è indicato l'anno di presentazione della dichiarazione di riferimento, nel formato "AAAA".

Dal 1° luglio 2018 le spese per carburante per autotrazione, sia per rifornimenti da impianti stradali di distribuzione sia per acquisti extra-rete, devono essere effettuate mediante strumenti di pagamento tracciabili (carta di credito, carte di debito, carte prepagate emessi da operatori finanziari, bonifici, ecc.) ai fini della deducibilità del costo e della detraibilità ai fini Iva.

Ai fini della fruizione del rimborso è obbligatoria l'indicazione, nella fattura elettronica della targa del veicolo rifornito da impianti di distribuzione carburanti, come indicato nella nota dell'Agenzia delle Dogane n. 64837 del 7 giugno 2018.

Per il 2020 sono previste delle novità nelle dichiarazioni.



L'art. 8 (*"Disposizioni in materia di accisa sul gasolio commerciale"*) del DL n. 124/19, recante *"Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili"*, ha infatti introdotto, a decorrere dal 1° gennaio 2020, un limite quantitativo fissato in un litro di gasolio, consumato da ciascuno dei veicoli che possono beneficiare dell'agevolazione in esame, per ogni chilometro percorso.

Ciò comporterà che a decorrere dalla presentazione della prossima dichiarazione trimestrale (1° gennaio – 31 marzo 2020) dovrà essere prestata attenzione nel compilare la colonna "KM PERCORSI" del Quadro A-1. Il dato relativo ai chilometri percorsi assume ancor più, per quanto sopra evidenziato, valore fiscalmente rilevante per la determinazione dell'importo massimo rimborsabile.

Modalità non corrette di compilazione dell'apposito campo potrebbero pregiudicare la ricostruzione dei chilometri effettuati e la conseguente liquidazione dell'importo a credito.

Per effetto della legge di bilancio 2020, inoltre, dal 1° ottobre 2020 i veicoli Euro 3 non potranno più beneficiare del rimborso dell'accisa; dal 1° gennaio 2021 saranno esclusi anche i veicoli Euro 4. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

07/01/2020 - Sicurezza stradale – Austria – Divieti integrativi autocarri in Tirolo nei sabati invernali 2020

Con regolamento n. 441 del 30 dicembre 2019 (pubblicato sulla Bundesgesetzblatt del 30 dicembre 2019), il Ministero dei trasporti austriaco ha istituito anche per l'inverno 2020 dei divieti di transito aggiuntivi in Tirolo per i mezzi pesanti nelle giornate di sabato, dal 4 gennaio 2020 al 14 marzo 2020, dalle ore 7 alle ore 15 (dalle ore 15 del sabato alle ore 22 della domenica vige il consueto divieto di circolazione autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t sull'intero territorio austriaco) sulle autostrade A/12 "Inntalautobahn" e A/13 "Brennerautobahn" in entrambe le direzioni.

Sono esentati dai divieti integrativi del sabato (quello dalle ore 7 alle ore 15) i trasporti con destinazione località del Tirolo (quindi il divieto si riferisce al transito del Tirolo per i mezzi destinati in Germania o in Italia).

Sono previste delle esenzioni particolari, come specificate nel regolamento. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

02/01/2020 - Autoveicoli – Costi di esercizio per uso fiscale (fringe benefit) – Tabelle 2020 Agenzia delle Entrate

Sono state pubblicate dall'Agenzia delle Entrate sul S.O. alla G.U. n. 304 del 31 dicembre 2019 le tabelle nazionali 2020 dei costi chilometrici di esercizio delle autovetture elaborate dall'Ac; esse prendono in considerazione il costo in euro per chilometro dei modelli più diffusi secondo le vigenti disposizioni fiscali (fringe benefit).

La tabella dei benefit contiene i valori relativi alla maggioranza delle vetture in circolazione, sia in produzione che fuori produzione; se il veicolo dato in uso al dipendente non è compreso nell'elenco, per quantificare il reddito tassabile si dovrà fare riferimento ad un modello simile.

Il valore del benefit in tabella è forfettario e dovrà essere utilizzato anche se le percorrenze effettive dell'autovettura, per fini extra-aziendali, siano inferiori o superiori al limite di cui sopra. (AF)

02/01/2020 - Autotrasporto merci – Riduzione compensata pedaggi autostradali 2018 – Rideterminazione delle percentuali di sconto – Delibera Comitato Centrale Albo n. 9/19

Con propria delibera n. 9/19 del 28 novembre 2019 e ratificata l'11 dicembre 2019, il Comitato Centrale Albo Autotrasporto merci ha rideterminato le percentuali di sconto per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali per i transiti effettuati nel 2018, da parte delle imprese di autotrasporto merci (conto terzi e conto proprio), con veicoli Euro 3 e superiori, appartenenti alle classi B 3, 4 e 5 (furgoni, autocarri, autotreni e autoarticolati) e con un minimo di fatturato annuo in pedaggi di euro 200.000: la disponibilità dei fondi da utilizzare ammonta infatti ad euro 146.722.765,68.

Di conseguenza, le percentuali di riduzione teorica inizialmente fissate (si veda la news del 4 luglio 2019), sono state rideterminate al ribasso, per tener conto di tale disponibilità finanziaria.

L'elenco completo delle percentuali è riportato all'interno della delibera: a titolo di esempio, la percentuale più alta del 13% che era prevista per un fatturato oltre euro 5.000.000 per veicoli Euro 5 o superiori, è stata rideterminata in 9,4582%. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Autotrasporto merci in conto terzi – Rapporti tra vettori e committenti – Azione diretta del sub-vettore per mancato pagamento servizio – Sentenza Corte Costituzionale n. 226/19

Giungono agli uffici diverse segnalazioni da parte di aziende industriali committenti di una prestazione di trasporto con vettori in conto terzi, che ricevono richieste di pagamento da parte di sub-vettori che non sono stati pagati dal vettore loro committente (primo vettore): questo nonostante che il committente industriale abbia già provveduto a saldare quanto dovuto nei confronti del vettore contrattuale (primo vettore).

Si tratta della cosiddetta azione diretta, in vigore dal 12 agosto 2011 (news dell'1 agosto 2011), per effetto della legge n. 127/10 che ha modificato il D. Lgs. n. 286/05.

Nel D. Lgs. n. 286/05 è stato infatti aggiunto l'art. 7-ter che prevede l'azione diretta in caso di sub-vezione: il vettore che ha materialmente eseguito il trasporto, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale.

Ora, la Corte Costituzionale ha dichiarato infondata la questione di legittimità in tema di azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente per il pagamento del corrispettivo del trasporto (sentenza del 29 ottobre 2019 n. 226).

I ricorsi di incostituzionalità, promossi dal Giudice di Pace di Nocera Inferiore e dal Tribunale di Pesaro, erano relativi alla modalità con la quale la disposizione di cui all'art. 7-er del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 era stata introdotta nell'ordinamento. Ad avviso dei rimettenti, difatti, il legislatore era incorso nella violazione dell'art. 77, secondo comma, della Costituzione in quanto aveva inserito, in sede di conversione del decreto legge 6 luglio 2010 n. 103, una disposizione dal contenuto eterogeneo rispetto a quello trattato dal decreto stesso, originariamente recante "Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo".

Con la sentenza n. 226/19 la Consulta ha dichiarato la non fondatezza della questione di legittimità costituzionale considerato che la norma introdotta in sede di conversione è "relativa alla stessa materia" del decreto legge, vale a dire il trasporto, e condivide con lo stesso "la comune natura di misura finalizzata alla risoluzione di una situazione di crisi".

Per evitare ai committenti di vedersi richiedere da un vettore finale (sconosciuto rispetto all'iniziale rapporto contrattuale) il pagamento del corrispettivo e dover poi svolgere indagini per ricostruire la filiera della sub-vezione per individuare il soggetto verso cui promuovere la rivalsa, possono essere sempre utili alcuni suggerimenti operativi (già forniti a suo tempo), da valutarsi nella loro applicazione in funzione dell'attività o delle scelte aziendali: a) inserire nel contratto scritto una clausola con cui si impegna il vettore ad eseguire con i propri mezzi la prestazione di trasporto e che non è concessa la cessione a terzi del contratto di trasporto medesimo (sub-vezione), salvo la responsabilità assunta dall'impresa vettoriale dell'eventuale cessione; b) richiedere al vettore (vettore contrattuale) una garanzia a fronte dell'eventuale mancato pagamento da parte di quest'ultimo della prestazione effettuata dal sub-vettore; c) prima di effettuare il pagamento della prestazione al vettore (vettore contrattuale), richiedere a quest'ultimo prova dell'avvenuto pagamento di quanto dovuto nei confronti del sub-vettore, in tempo utile per rispettare le disposizioni sui tempi di pagamento (60 giorni dalla data della fatturazione, oppure 90 giorni con interessi moratori oltre il 60esimo giorno, art. 83-bis legge n. 133/08, commi 12 e 13).

Si ricorda altresì che ai sensi dell'art. 6-ter del già citato D. Lgs. n. 286/05 la sub-vezione deve essere concordata tra le parti e che ci può essere un solo sub-vettore. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Trasporti internazionali – Slovenia – Vignetta autostradale 2020 veicoli leggeri

E' già disponibile nei punti vendita autorizzati la vignetta 2020 per la circolazione sulle autostrade e superstrade della Slovenia da parte dei veicoli leggeri (veicoli con massa a pieno carico non superiore a 3,5 t., autovetture comprese): i prezzi 2020 sono immutati rispetto a quelli validi nel periodo 2018-2019 e la nuova vignetta è di colore verde lichene.

I prezzi 2020 per le autovetture sono i seguenti: vignetta annuale euro 110 (validità dal 1° dicembre 2019 al 31 gennaio 2021); vignetta mensile, euro 30; vignetta settimanale, euro 15 (validità 7 giorni da quello della convalida).

Prezzi differenziati sono previsti per i veicoli che un'altezza tra l'asse anteriore ed il parabrezza superiore a 1,3 m. (esempio furgoni), con massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t.); in questo caso la vignetta settimanale costa euro 30.

Un pedaggio differenziato è previsto per il transito del tunnel del Karawanke, tra Jesenice (SLO) e Rosenbach (A), lungo l'autostrada slovena A/2 ed austriaca A/11.

L'utilizzo delle autostrade e strade a scorrimento veloci slovene senza la relativa vignetta viene sanzionato con una multa da euro 300 fino a 800 euro, più l'obbligo dell'acquisto della vignetta e sua esposizione sul parabrezza.

Le vignette autostradali possono essere reperite nelle stazioni di servizio slovene, negli uffici dell'AMZS (Automobil Club Sloveno), negli uffici degli Automobil Club di Italia ed Austria, in numerose stazioni di servizio italiane, ai punti di confine.

In allegato, la rete viabile slovena soggetta a vignetta.

I veicoli oltre le 3,5 t. di massa complessiva a pieno carico dal 1° aprile 2018 sono invece soggetti a pedaggio autostradale mediante esazione elettronica con a bordo apposita unità di bordo DarsGO. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Trasporti internazionali – Francia – Tariffe 2020 tunnel del Monte Bianco e Frejus

Dal 1° gennaio 2020 le tariffe del pedaggio per il transito nei tunnel del Monte Bianco e del Frejus subiranno un rincaro dell'1,54%.

L'aumento corrisponde alla media dei tassi di inflazione registrati in Italia ed in Francia nel periodo dal 1° settembre 2018 al 31 agosto 2019 e ad una percentuale a titolo di compensazione dei costi legati alla realizzazione della galleria di sicurezza nel tunnel del Frejus; la variazione tariffaria riguarda tutte le tipologie di veicoli, autovetture, autobus ed autocarri.

Dal 1° gennaio 2019 è stato vietato il transito dei veicoli adibiti al trasporto merci con massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t., Euro 3, nel traforo del Monte Bianco, che dal 1° settembre 2019 è stato esteso anche ai veicoli adibiti al trasporto merci con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t., sempre Euro 3. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Autotrasporto merci in conto terzi – Risorse per investimenti 2019 – Attivazione piattaforma informatica per le domande

E' stata resa operativa la piattaforma informatica per la presentazione delle domande agli incentivi agli investimenti 2019 da parte delle imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori merci in conto terzi.

La procedura per le domande agli incentivi investimenti 2019 prevedeva infatti due fasi:

1) fino alle ore 16,00 del 12 dicembre 2019 le domande potevano essere presentate esclusivamente attraverso posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo ram.investimenti2019@legalmail.it alla quale doveva essere allegata documentazione richiesta. Al fine della formazione dell'ordine di prenotazione, fanno fede la data e l'ora di invio della istanza inoltrata tramite PEC;

2) dopo il 16 dicembre 2019 era prevista l'attivazione di una specifica piattaforma informatica, messa a disposizione per confermare la domanda precedentemente inviata via PEC per il suo perfezionamento e per presentare, per le imprese che non lo avessero ancora fatto, le nuove istanze di prenotazione.

Sul sito di Ram Spa (soggetto gestore della procedura) è stata infatti pubblicata il 16 dicembre 2019 la notizia della operatività della piattaforma informatica

<https://incentivi.ramspa.it/PortaleIstanze/FE/pagepubliclogin.aspx>.

La procedura di registrazione alla piattaforma informatica e l'invio delle domande è riservata alle imprese iscritte all'Albo conto terzi che non hanno presentato, entro le ore 16 del 12 dicembre 2019, domanda tramite PEC all'indirizzo: ram.investimenti2019@legalmail.it.

Sul sito di Ram SpA è stata altresì pubblicata la *guida alla piattaforma informatica*, qui allegata.

Le imprese che hanno invece inoltrato richiesta nei termini previsti per l'invio attraverso PEC, riceveranno nelle settimane successive al 16 dicembre 2019 le credenziali per l'accesso piattaforma informatica RAM.

La guida operativa sarà aggiornata con le istruzioni per la conferma della domanda

inoltrate tramite PEC, anticipatamente all'invio delle credenziali di accesso (si vedano anche le news del 28 ottobre e 16 dicembre 2019). (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Autotrasporto merci – Approvazione norme UE “pacchetto mobilità”

Il 20 dicembre 2019 è stato compiuto un importante passo avanti per assicurare una riforma importante del settore dei trasporti su strada dell'UE, con l'approvazione da parte del Comitato dei rappresentanti permanenti (Coreper) di una serie di proposte - note come pacchetto sulla mobilità - concernenti le condizioni di lavoro dei conducenti, norme speciali sul distacco dei conducenti nei trasporti internazionali, l'accesso al mercato del trasporto di merci e una migliore applicazione delle norme.

Le nuove norme sono volte a garantire un equilibrio tra migliori condizioni di lavoro per i conducenti e la libertà di fornire servizi transfrontalieri per i trasportatori, e contribuiranno anche alla sicurezza stradale. Apporteranno inoltre la chiarezza di cui il settore ha particolarmente bisogno e porranno fine a un'applicazione non uniforme delle norme tra gli Stati membri. L'11 dicembre è stato raggiunto un accordo provvisorio tra la presidenza del Consiglio e il Parlamento europeo.

Le norme che sono state approvate sono chiare, eque e applicabili: miglioreranno le condizioni di lavoro e sociali per i conducenti in una professione che deve diventare più attraente.

Le norme in materia di durata massima del lavoro e tempi minimi di riposo per i conducenti resteranno invariate. Tuttavia, sarà introdotto un certo grado di flessibilità nell'organizzazione degli orari di lavoro dei conducenti che effettuano servizi di trasporto di merci internazionale, per consentire loro di trascorrere più tempo a casa. I conducenti avranno inoltre il diritto di tornare a casa ogni tre o quattro settimane, in funzione del loro orario di lavoro. Le nuove norme confermano che il periodo di riposo settimanale regolare (almeno 45 ore) deve essere trascorso fuori dal veicolo. Se questo periodo di riposo è effettuato lontano da casa, l'alloggio deve essere pagato dal datore di lavoro.

Sebbene il periodo di riposo settimanale regolare non possa essere effettuato in un'area di parcheggio, l'UE promuoverà la costruzione e l'utilizzo di aree di parcheggio sicure e protette. La Commissione elaborerà norme e una procedura di certificazione per tali aree di parcheggio tramite il diritto derivato. Creerà inoltre un sito web per facilitare la ricerca di tali aree.

Per quanto riguarda le norme sulle operazioni di trasporto effettuate nell'ambito di un mercato nazionale al di fuori del paese del trasportatore ("cabotaggio"), il sistema attuale che consente un massimo di 3 operazioni in 7 giorni rimarrà invariato. Per impedire il cabotaggio sistematico, sarà introdotto un periodo di attesa di 4 giorni prima di poter effettuare ulteriori operazioni di cabotaggio nello stesso paese utilizzando lo stesso veicolo. Uno Stato membro può applicare queste stesse norme a tragitti stradali di trasporto combinato sul suo territorio.

Le norme sul distacco dei conducenti precisano il modo in cui i conducenti professionali che effettuano servizi di trasporto di merci o passeggeri beneficeranno del principio della parità di retribuzione a parità di lavoro nello stesso luogo. La regola generale sarà che, se un'operazione è organizzata in modo da mantenere intatto il collegamento tra il lavoro del conducente e il paese di stabilimento, il conducente sarà escluso dalle norme in materia di distacco. Questo implica che le operazioni di trasporto bilaterale sono esplicitamente escluse. Nel tragitto verso il paese di destinazione e nel tragitto di ritorno è consentita un'ulteriore attività di carico e/o scarico di merci in entrambe le direzioni senza rientrare nel regime di distacco, oppure nessuna attività nel tragitto di andata e fino a due attività nel tragitto di ritorno. Anche il transito è escluso. Per tutti gli altri tipi di operazioni, incluso il cabotaggio, si applicherà il regime completo di distacco dal primo giorno dell'operazione. Norme analoghe si applicheranno al trasporto di passeggeri, con un'ulteriore sosta durante le operazioni bilaterali. Le norme in materia di distacco creeranno inoltre uno standard di controllo unificato, basato su uno strumento di comunicazione elaborato dalla Commissione, cui il trasportatore può inviare direttamente le dichiarazioni di distacco.

Per garantire condizioni di parità tra gli operatori che utilizzano veicoli diversi, le norme in materia di accesso al mercato europeo del trasporto di merci su strada, nonché quelle relative ai tempi di guida e di riposo, saranno estese fino a contemplare i furgoni utilizzati nel trasporto internazionale (veicoli commerciali leggeri di oltre 2,5 tonnellate), con un periodo di transizione di 21 mesi per la vigilanza del mercato e fino alla metà del 2026 per le norme relative ai tachigrafi e ai periodi di riposo.

Per contrastare il fenomeno delle "società di comodo", la riforma rafforza il collegamento tra il luogo di stabilimento del trasportatore e le sue attività. Per garantire che questo collegamento sia autentico, gli autocarri utilizzati nei trasporti internazionali dovranno tornare alla sede di attività dell'impresa almeno una volta ogni otto settimane. Questo periodo di otto settimane è concepito per consentire ai conducenti di tornare a casa, insieme al veicolo, alla fine del secondo ciclo di lavoro di quattro settimane.

Un elemento fondamentale per migliorare l'applicazione consiste nel disporre di un modo affidabile per registrare il luogo e l'ora in cui l'autocarro ha attraversato la frontiera e localizzare le attività di carico e scarico. La seconda versione del tachigrafo intelligente, che farà tutto questo automaticamente, sarà introdotta in tre fasi differenti per i veicoli che effettuano trasporti internazionali. I nuovi autocarri dovranno essere muniti di questo dispositivo nel 2023; i veicoli che hanno un tachigrafo analogico o digitale dovranno essere adattati entro la fine del 2024, quelli dotati della prima versione del tachigrafo intelligente nel 2025.

Per migliorare il monitoraggio della conformità a livello transfrontaliero, il testo modernizza anche le norme per la condivisione delle informazioni e la cooperazione amministrativa tra Stati membri.

Le norme contenute nelle proposte relative al distacco e all'accesso al mercato (compresa la norma sul ritorno degli autocarri) saranno applicabili 18 mesi dopo l'entrata in vigore degli atti giuridici. Le norme contenute nella proposta relativa ai periodi di guida (compreso il ritorno dei conducenti) si applicheranno 20 giorni dopo la pubblicazione, a eccezione delle scadenze specifiche per i tachigrafi.

Le proposte sono parte integrante del primo pacchetto sulla mobilità, presentato dalla Commissione nel giugno 2017.

Il testo concordato sarà ora messo a punto dai giuristi-linguisti. Dovrà quindi essere adottato formalmente prima dal Consiglio e poi dal Parlamento (accordo rapido in seconda lettura). (AF)

- Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it

23/12/2019 - Sicurezza stradale – Calendario 2020 divieti di circolazione mezzi pesanti in Italia – DM 12 dicembre 2019

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha reso noto il calendario dei divieti di circolazione mezzi pesanti in Italia per il 2020 (fuori dei centri abitati, massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t.). Gli orari delle limitazioni sono rimasti quasi gli stessi del 2019 (le giornate di divieto sono passate a 76, contro le 75 del 2019): i divieti valgono dalle ore 9 alle ore 22 nelle domeniche invernali/primaverili e dalle ore 7 alle ore 22 nelle domeniche estive; nei sabati di luglio ed agosto, i divieti sono dalle ore 8 alle ore 16, eccetto l'8 agosto dalle ore 8 alle ore 22 ed il 15 agosto dalle ore 7 alle ore 22; divieti anche in taluni venerdì di Pasqua ed estivi.

Ai fini dei trattori stradali, il divieto si applica a quelli che viaggiano isolati, per i quali la massa di riferimento è la tara, ovvero la massa complessiva a pieno carico decurtata del massimo carico sulla ralla.

Viene confermato il divieto introdotto nel 2019 di trasporto merci pericolose della classe 7 ADR (in aggiunta alla classe 1 valevole anche negli anni scorsi), dalle ore 8 del sabato alle ore 24 della domenica dal 23 maggio all'6 settembre 2020 (in aggiunta ai giorni di calendario).

Confermate nel 2020 le agevolazioni già in vigore nel 2019 per i trasporti diretti/provenienti dal porto di Genova.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 12 dicembre 2019, in corso di pubblicazione sulla G.U., è stato definito il calendario 2020 dei divieti di circolazione in Italia, fuori dei centri abitati, dei veicoli per il trasporto di cose di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t.; il calendario vale anche per i veicoli eccezionali e ai trasporti in condizioni di eccezionalità, anche se non adibiti al trasporto di cose, seppur in possesso dell'autorizzazione dell'ente proprietario della strada.

Al calendario 2020 potranno essere apportate successive modifiche ed integrazioni finalizzate a contemperare i livelli di sicurezza della circolazione con misure atte a favorire un incremento di competitività dell'autotrasporto.

I divieti valgono dalle ore 9 alle ore 22 nelle domeniche invernali/primaverili e dalle ore 7 alle ore 22 nelle domeniche estive; nei sabati di luglio ed agosto, i divieti sono dalle ore 8 alle ore 16, eccetto l'8 agosto dalle ore 8 alle ore 22 ed il 15 agosto dalle ore 7 alle ore 22.

Venerdì 10 aprile divieto dalle ore 14 alle ore 22; sabato 11 aprile divieto dalle ore 9 alle ore 16; martedì 14 aprile dalle ore 9 alle ore 14; venerdì 24 luglio divieto dalle ore 16 alle ore 22; venerdì 31 luglio divieto dalle ore 16 alle ore 22; venerdì 7 agosto divieto dalle ore 16 alle ore 22; venerdì 14 agosto divieto dalle ore 16 alle ore 22.

Ai fini dei trattori stradali, il divieto si applica a quelli che viaggiano isolati, per i quali la massa di riferimento è la tara, ovvero la massa complessiva a pieno carico decurtata del massimo carico sulla ralla.

I trattori stradali, quando viaggiano isolati con tara superiore a 7,5 t., possono circolare nei giorni di divieto solamente nel caso in cui siano stati precedentemente sganciati dal semirimorchio in sede di riconsegna per la prosecuzione del trasporto della merce attraverso il sistema intermodale, purché muniti di idonea documentazione attestante l'avvenuta riconsegna e per il solo viaggio di rientro in sede.

Per i veicoli provenienti dall'estero e dalla Sardegna, muniti di documentazione attestante l'origine del viaggio e di destinazione del carico, l'orario di inizio del divieto è posticipato di quattro ore, tenendo conto, solo per chi proviene dall'estero, del periodo di riposo giornaliero dei conducenti (per i veicoli con un solo autista).

Per i veicoli diretti all'estero, muniti di documentazione attestante la destinazione del carico, l'orario di termine del divieto è anticipato di ore due, che diventano quattro per i veicoli diretti in Sardegna, nonché ad alcuni interporti di rilevanza nazionale e terminals intermodali (tra i quali Bologna, Padova, Verona Quadrante Europa, Trento, Cervignano, Trieste, Portogruaro), per merci o unità di carico destinate all'estero; la stessa anticipazione si applica anche nel caso di veicoli che trasportano unità di carico vuote (container, casse mobili, semirimorchi) destinate tramite gli stessi interporti, terminals intermodali, all'estero, nonché ai complessi veicolari scarichi, che siano diretti agli interporti ed ai terminals intermodali per essere caricati sul treno. Detti veicoli devono essere muniti di idonea documentazione (ordine di spedizione) attestante la destinazione delle merci.

Il calendario dei divieti non si applica per i veicoli impiegati in trasporti intermodali strada-mare, diretti ai porti per utilizzare le tratte marittime delle "autostrade del mare"; altrettanto tali divieti non si applicano per i veicoli diretti o provenienti dagli aeroporti nazionali ed internazionali che trasportano merci destinate al trasporto aereo, purché muniti di idonea documentazione attestante il carico e lo scarico delle predette merci.

Sono esentati dai divieti, senza necessità di autorizzazione prefettizia, tra gli altri, i veicoli adibiti al servizio di nettezza urbana e raccolta rifiuti (anche quelli che operano per conto dei comuni con apposita documentazione), i veicoli adibiti al trasporto di combustibili liquidi o gassosi, per la loro distribuzione e consumo sia pubblico che privato, adibiti esclusivamente al trasporto di latte fresco, anche in autocisterna, con cartello con lettera "d", i veicoli costituiti da autocisterne adibite al trasporto di acqua per uso domestico ed autocisterne adibite al trasporto di alimenti per animali di allevamento (con cartello con lettera "d"), adibiti allo spurgo di pozzi neri o condotti fognari per pronto intervento, per il trasporto esclusivo di prodotti alimentari deperibili in regime ATP, per il trasporto esclusivo di prodotti agricoli soggetti a rapido deterioramento che non richiedono il regime ATP, quali frutta e ortaggi freschi, uova, fiori (muniti in questo caso di apposito cartello di colore verde con la lettera "d"), sottoprodotti derivanti dalla macellazione di animali (con cartello con lettera "d").

Sono altresì esentati dai divieti i veicoli prenotati per ottemperare all'obbligo di revisione, limitatamente alle giornate feriali, purché il veicolo sia munito del foglio di prenotazione e solo per il percorso più breve tra la sede dell'impresa intestataria del veicolo ed il luogo di svolgimento delle operazioni di revisione, escludendo dal percorso tratti autostradali; i veicoli che compiono un percorso per il rientro alla sede principale o secondaria dell'impresa intestataria degli stessi (bisogna essere muniti di un aggiornato certificato di iscrizione alla Camera di Commercio), purché tali veicoli non si trovino ad una distanza superiore a 50 km. dalle medesime sedi a decorrere dall'orario di inizio del divieto e non percorrano tratti autostradali.

Altre categorie di trasporti che devono essere effettuati durante i divieti, possono essere autorizzati (nei limiti stabiliti dal decreto) con apposito provvedimento della Prefettura.

Le Prefetture, nella loro istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione alla circolazione in deroga ai divieti per i mezzi pesanti, dovranno verificare che la necessità di viaggiare risponda ad effettive esigenze, dell'indifferibilità del trasporto.

Il trasporto delle merci pericolose delle classi 1 e 7 dell'ADR è vietato, indipendentemente dalla massa del veicolo e della quantità trasportata, anche dalle ore 8 del sabato alle ore 24 della domenica, dal 23 maggio al 6 settembre 2020.

In deroga a questa disposizione, il trasporto di merci ADR con autocarri di massa complessiva a pieno carico non superiore a 7,5 t. è consentito: merci in esenzione parziale o globale di cui all'allegato A dell'ADR, punti 1.1.3.1, 1.1.3.2, 1.1.3.3, 1.1.3.6, 1.7.1.4; merci di cui al capitolo 3.3 dell'allegato A dell'ADR; merci imballate in quantità limitate del capitolo 3.4 dell'allegato A dell'ADR; merci imballate in quantità esenti del capitolo 3.5 dell'allegato A dell'ADR.

Per i veicoli provenienti dal porto di Genova, con apposita documentazione attestante origine viaggio e destinazione carico, l'orario di inizio del divieto è posticipato di ore quattro; per i veicoli diretti al porto di Genova, con apposita documentazione, l'orario di termine del divieto è anticipato di ore quattro.

Anche per l'anno 2020, limitatamente alla viabilità ordinaria, non sono previsti specifici divieti aggiuntivi per i veicoli eccezionali od i trasporti in condizioni di eccezionalità, che quindi seguono le disposizioni del calendario normale; per le autostrade, invece, bisognerà prestare attenzione alle successive ordinanze che verranno diramate dalle varie concessionarie autostradali.

Si riporta di seguito il testo così come è stato diramato prima della pubblicazione in G.U. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

.....

COMMERCIO INTERNAZIONALE E DOGANE

07/01/2020 - Iran – Riepilogo restrizioni e sanzioni secondarie USA-Ofac

Giungono sempre numerose le richieste in merito alle restrizioni in vigore nei rapporti commerciali con l'Iran, sia di fonte UE che di fonte USA-Ofac: si ritiene utile farne quindi un opportuno riepilogo generale.

Con l'ultimo (in ordine di tempo) regolamento (UE) n. 855/19 del 27 maggio 2019 (pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 140 del 28 maggio 2019), è stato modificato l'allegato IX del regolamento (UE) n. 267/12 (regolamento base sulle restrizioni verso l'Iran) relativo alle persone ed entità oggetto di congelamento fondi e risorse economiche da parte dell'Unione europea.

Va evidenziato che nei rapporti con l'Iran, oltre alle restrizioni UE (ridottesi nel tempo), devono essere sempre analizzate quelle istituite dagli Stati Uniti-Ofac (progressivamente aumentate nel tempo), che attraverso le sanzioni secondarie, colpiscono anche le non-US person: da qui le difficoltà ad operare le transazioni finanziarie tramite istituti di credito europei e la necessità di adottare la massima precauzione nei rapporti commerciali con l'Iran (soggetti listati, ovvero inseriti nella SDN list Ofac).

Per effetto della progressiva riduzione delle restrizioni commerciali e finanziarie verso l'Iran (da parte UE), già con il regolamento (UE) n. 77/17 del 16 gennaio 2017 (pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 12 del 17 gennaio 2017), come modifica all'elenco delle misure restrittive verso talune entità giuridiche di cui al regolamento (CE) n. 267/12, erano state rimosse la Bank Saderat PLC di Londra, la persona fisica Neka Novin (alias Niksa Nirou), la West Sun Trade GmbH e la Oil Industry Pension Fund Investment Company (Opic).

A novembre 2016, poi, il Comitato di Sicurezza Finanziaria-CSF aveva diffuso un comunicato di aggiornamento relativo al *de-listing* delle Bank Saderat Iran e Bank Saderat PLC dall'elenco delle entità iraniane soggette alle restrizioni UE per decorrenza dei termini previsti dalla normativa vigente.

La Bank Saderat rientrava tra i restanti soggetti iraniani listati cui continuavano ad applicarsi le restrizioni UE anche a seguito dell'attuazione delle misure di alleggerimento nel gennaio 2016 e delle conseguenti modifiche agli elenchi contenuti nelle disposizioni comunitarie.

Negli ultimi anni, poi erano state modificate anche le limitazioni riguardanti i metalli grezzi e semilavorati (cui è stata notizia con la news del 22 agosto 2016).

Il regolamento (UE) n. 1861/15 contiene degli allegati relativi ai prodotti oggetto di impiego nucleare (allegati I e III) e metalli grezzi e semilavorati (allegato VII B), soggetti a restrizioni nei rapporti con l'Iran.

Con il regolamento (UE) n. 1375/16 del 29 luglio 2016 (pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 221 del 16 agosto 2016) sono state infatti apportate alcune modifiche a tali elenchi di prodotti.

In particolare, nell'allegato VII B (che comprende i metalli grezzi e semilavorati oggetto di autorizzazione Mise per l'export in Iran), sono stati eliminati dall'obbligo taluni prodotti laminati piatti, vergella, barre, di cui ai codici NC 7208, 7209, 7210, 7211, 7212, 7213, 7214, 7215. Inoltre, sono stati modificati gli allegati I e III.

Si ricorda che a seguito dei risultati delle verifiche internazionali sul rispetto degli impegni presi dall'Iran a seguito del Joint Plan of Action sottoscritto a Vienna il 14 luglio 2015, (Implementation Day datato il 16 gennaio 2016), giorno dal quale sono state ridotte le restrizioni nei confronti dell'Iran, per effetto della decisione Pesc n. 37/16 (la riduzione

delle restrizioni è attualmente solo da parte UE; da parte USA vigono le sanzioni Ofac, che vanno tenute in assoluta considerazione).

Nel dettaglio, con il regolamento (UE) n. 1862/15 sono state sbloccate tutte le risorse finanziarie congelate nei confronti di molte persone fisiche, giuridiche e istituti di credito bancari iraniani, con i quali è quindi stato possibile (in teoria) riprendere qualsiasi rapporto commerciale o appoggiare transazioni finanziarie senza alcun limite (sono state de-listate la Bank Sepah, la Bank Saderat PLC e la Bank Saderat PLC di Londra).

Con il regolamento (UE) n. 1861/15, sono venute meno le restrizioni relative ai trasferimenti finanziari e le limitazioni operative all'attività bancaria, quando non collegate ad entità listate o a beni e servizi vietati; venute meno anche le restrizioni in materia di trasporto e servizi logistici connessi a beni precedentemente sottoposti a restrizioni; tolte le restrizioni per il commercio di oro, metalli preziosi e diamanti; vengono meno le restrizioni per l'export di attrezzature e tecnologie navali fondamentali per la costruzione, manutenzione o adattamento di navi/petroliere: questo dal 16 gennaio 2016.

Il regolamento (UE) n. 1861/15 prevede l'obbligo di un'autorizzazione preventiva (del Ministero dello sviluppo economico di Roma – Politica Internazionale – Div. 4, come ente referente delle imprese, ma nella realtà verrà rilasciata dall'Onu) per la vendita in Iran dei beni connessi alle forniture di materiali nucleari di cui all'all. I, nonché per l'assistenza tecnica e finanziaria relative a queste attività e per la stipula di accordi con soggetti iraniani connessi ad attività di estrazione uranio e produzione di materiale nucleare oppure per l'importazione dall'Iran di tali prodotti; l'all. I comprende reattori nucleari, materie non nucleari per reattori, impianti per la fabbricazione di combustibili per impianti nucleari, tubi in pressione per reattori nucleari, scambiatori di calore, apparecchiature connesse ad impianti di produzione di acqua pesante quali turbine di espansione, pompe e filtri speciali, forni ad arco di rifusione e di colata, ecc.

E' altresì prevista una autorizzazione preventiva (rilasciata direttamente dal Ministero dello sviluppo economico) per la vendita di prodotti connessi all'attività di ritrattamento o arricchimento o acqua pesante (attività connesse al nucleare), nonché per l'assistenza tecnica e finanziaria, o l'importazione di tali prodotti dall'Iran, di cui all'all. II del regolamento (UE) n. 1861/15. L'all. II comprende lampade a catodo cavo, isolatori di Faraday, reticoli ottici, valvole a tenuta, camere di detonazione, turbine a gas e componenti, metalli magnetici, fibre impegnate di resina, acciai Maraging, tungsteno, tantalio, determinati tipi di metalli (tungsteno, molibdeno), alimentatori a corrente continua ad alta tensione, ecc.

Sono vietate le forniture di prodotti di cui all'all. III, connessi allo sviluppo di sistemi di lancio di armi nucleari, sistema missilistico, fornire assistenza tecnica, software e finanziaria relativa a tali attività, importare all'Iran le medesime tecnologie. L'all. III comprende software, turboreattori, corpi di contenimento di motori a razzo, serbatoi per propellente liquido, cuscinetti radiali a sfere, presse isostatiche, sistemi avionici, sistemi di navigazione integrati, acciai Maraging,

E' vietata la fornitura di assistenza tecnica e servizi di intermediazione relativa a tecnologie contenute nell'elenco comune delle attrezzature militari, nonché la fornitura, fabbricazione e manutenzioni verso qualsiasi soggetto iraniano.

Occorre un'autorizzazione preventiva del Ministero dello sviluppo economico per fornire, esportare o trasferire software indicati nell'all. VII A a qualsiasi persona ed entità iraniana, nonché la relativa assistenza tecnica e finanziaria: si tratta di software per la pianificazione delle risorse aziendali specificatamente per utilizzazione nelle industrie nucleari e militari.

Occorre un'autorizzazione preventiva del Ministero dello sviluppo economico per l'esportazione e la fornitura in Iran di grafite, metalli grezzi e semilavorati di cui all'all. VII B (modificato dal regolamento (UE) n. 1375/16, come sopra spiegato: nell'elenco sono stati eliminati dall'obbligo taluni prodotti laminati piatti, vergella, barre, di cui ai codici NC 7208, 7209, 7210, 7211, 7212, 7213, 7214, 7215) a qualsiasi persona o entità iraniana, nonché la relativa assistenza tecnica e finanziaria: i prodotti oggetto di autorizzazione preventiva sono grafite naturale, determinati prodotti laminati piatti, di ferro e acciaio non legati, vergella o bordone di ferro o di acciai non legati, barre di ferro o di acciai non legati, barre e profilati di acciai inossidabili, tubi e profilati cavi, accessori per tubi (solo di alcuni codici NC), barre e profilati di alluminio, tubi di alluminio, titanio e lavori di titanio (ogni prodotto ha delle sue specifiche in termini di spessore e/ o larghezza).

Restano congelati i fondi e le risorse delle entità ed organismi di cui all'all. XIII e XIV, ovvero persone che hanno partecipato a fornire sostegno alle attività nucleari dell'Iran: i nominativi corrispondono a quelli dell'attachment 2-annex 2 del Joint Comprehensive Plan of Action-Jcpoa/piano di azione congiunto globale.

Sono venute meno le restrizioni per l'import di petrolio greggio e prodotti petroliferi, gas naturale ed altri idrocarburi e prodotti petrolchimici.

Sono state eliminate le restrizioni per l'export di attrezzature, materiali, software e tecnologie relative alla prospezione e produzione di greggio e gas naturale, raffinazione di greggio e liquefazione di gas naturale ed all'industria petrolchimica.

Per quanto riguarda i beni dual use (di cui al regolamento (CE) n. 428/09 e successive modifiche), la cui esportazione era prima vietata, successivamente dall'insieme dei "vietati" alcuni beni sono stati spostati in quello degli "autorizzabili" (dal Ministero dello sviluppo economico), altri restano ancora vietati: come tale, bisogna controllare il loro eventuale inserimento negli allegati sopra citati.

Inoltre per talune categorie di beni autorizzabili, il titolo non sarà rilasciato esclusivamente dalle autorità nazionali (Mise e CSF), ma interverrà una commissione congiunta di Stati, anche se alla fine chi accorderà formalmente

l'autorizzazione sarà il Consiglio di Sicurezza Onu: tuttavia l'impresa interessata dovrà sempre fare richiesta all'autorità nazionale, che la invierà all'Onu, che la trasmetterà alla commissione congiunta: una volta approvata da quest'ultima, l'autorizzazione verrà rispedita all'Onu per l'approvazione definitiva e successiva trasmissione alle autorità nazionali che, infine, informeranno l'impresa. Quanto sopra, ovviamente, salvo mutamenti politici che determinino modifiche nelle attuali posizioni Onu-UE e sempre tenendo conto la posizione completamente diversa degli USA attraverso l'Ofac.

Come appena scritto, le restrizioni UE devono infatti essere sempre lette assieme alle (maggiori) restrizioni imposta dall'Ofac-USA, che vanno a colpire anche le imprese non USA che trattengono rapporti con l'Iran.

Come già indicato con la news del 13 maggio 2019, gli Stati Uniti hanno imposto dall'8 maggio 2019 nuove sanzioni nei confronti dell'Iran, che vanno a colpire i settori ferro, acciaio, alluminio e rame.

L'Ambasciata USA di Roma, per il tramite del Ministero degli affari esteri, ha ora diffuso un comunicato nel quale si ribadisce la ferma volontà degli USA di applicare le sanzioni contenute nell'*Executive Order* 13871 dell'8 maggio 2019 riguardanti il settore metallurgico.

Le misure previste impediscono *de facto* qualsiasi attività legata al settore dell'industria del ferro, dell'acciaio, dell'alluminio e del rame da parte di soggetti privati o persone giuridiche americane o che si svolga sul territorio americano, prevedendo le consuete sanzioni secondarie a carico di entità straniere che non adempiano a quanto previsto.

La politica degli Stati Uniti ormai da tempo mira ad impedire al governo iraniano di finanziarsi, nella convinzione che le risorse economiche ricavate dal commercio internazionale potrebbero essere utilizzate per supportare la proliferazione di armi nucleari, sostenere gruppi terroristici e campagne di aggressione nella regione.

Per tali motivi, il Presidente USA ha imposto sanzioni riguardanti il settore dei metalli, in particolare ferro, acciaio, alluminio e rame.

Le sanzioni prevedono quanto segue:

- 1 - L'inserimento nella lista SDN dell'Ofac di:
 - qualunque persona operi nei settori ferro, acciaio, alluminio o rame in Iran, ovvero possieda, controlli o gestisca entità che sono parte dei citati settori in Iran;
 - soggetti che, alla data di emanazione del provvedimento, ovvero successivamente, siano coinvolti in transazioni significative di fornitura di beni o servizi verso l'Iran, utilizzati in connessione ai citati settori;
 - soggetti che, alla data di emanazione del provvedimento, ovvero successivamente, prendano consapevolmente parte a transazioni significative per l'acquisto, la vendita, il trasporto o la commercializzazione di ferro, acciaio, alluminio, rame e loro prodotti, provenienti dall'Iran;
 - chiunque abbia materialmente assistito o sponsorizzato, ovvero abbia fornito supporto finanziario, tecnologico o materiale, beni o servizi ad uno dei soggetti inseriti nella lista SDN;
 - entità o soggetti posseduti o controllati, ovvero che abbiano agito per conto di un soggetto inserito nella lista SDN, direttamente o indirettamente;
- 2 - Con riferimento alle istituzioni finanziarie straniere, qualora esse, alla data di emanazione del provvedimento in oggetto, ovvero successivamente, conducano o facilitino transazioni significative relativamente alle attività sopra elencate, potrà essere loro proibita l'apertura, ovvero il mantenimento di conti di corrispondenza o conti passivi negli Stati Uniti.

E' prudenzialmente opportuno che le imprese operanti nei settori coinvolti, prestino la massima cautela e valutino attentamente le operazioni con l'Iran.

Va nuovamente ribadito che le misure restrittive in oggetto sono applicabili a qualunque soggetto, anche non statunitense, e quindi anche alle imprese italiane che dovessero intraprendere una delle attività vietate da parte degli Stati Uniti.

Le sanzioni USA per violazioni agli embarghi disposti dall'amministrazione americana sono di due tipi: sanzioni primarie e sanzioni secondarie.

Le sanzioni primarie sono sanzioni che si applicano a soggetti/entità/società statunitensi e vengono applicate direttamente in quanto il soggetto giuridico coinvolto è residente negli USA.

Le sanzioni secondarie possono essere imposte a società non statunitensi (non US-persons), che intrattengano rapporti (attività commerciali, finanziarie) con soggetti dell'Iran o della Russia, Paesi per i quali operano le sanzioni secondarie (valgono anche per la Corea del Nord, ma siccome c'è già anche un embargo UE, la problematica non si dovrebbe presentare).

Quindi, si tratta di una sorta di ritorsione americana nei confronti di aziende che mantengono relazioni con i soggetti inseriti nella SDN list, ovvero la lista US-Ofac (apposito ufficio del Dipartimento del Tesoro) delle entità/soggetti/società con i quali è fatto divieto di intrattenere qualunque tipo di rapporto (commerciale per le aziende, finanziario per gli istituti di credito, ad esempio): le aziende che violano gli embarghi USA possono a loro volta essere inserite nella SDN list.

Le non-US persons sono soggetti non residenti negli USA, quindi la giurisdizione statunitense non ha titolo per agire in modo diretto, ma solo in modo indiretto colpendo attività che in qualche modo abbiano come riferimento gli Stati Uniti.

Questo potrebbe significare: divieto di mantenimento di conti in dollari sul territorio americano; difficoltà ad effettuare/

ricevere pagamenti tramite istituti di credito (anche italiani o esteri non-USA) che non vogliono intrattenere rapporti con soggetti inseriti nella SDN list; divieto per clienti USA di acquistare dalla ditta non-US inserita in SDN list; divieto per fornitori USA di vendere alla ditta non-US inserita in SDN list; difficoltà di spedizioni internazionali con compagnie di navigazione che non vogliono intrattenere rapporti con soggetti inseriti in SDN list; restrizioni alle importazioni negli USA; rifiuto di visti di ingresso in USA per dirigenti o azionisti di controllo.

Va altresì indicato che nella SDN list dell'Ofac sono ricompresi la gran parte degli istituti di credito iraniani. (AF)

07/01/2020 - Fiere – Pack Expo 2020 – Chicago 8-11 novembre 2020

L'Ice organizza il Padiglione Italia alla Pack Expo 2020, in programma a Chicago dall'8 all'11 novembre 2020.

Si tratta di una rassegna internazionale dedicata alle macchine automatiche per la dosatura, la confezione e l'imballaggio.

Gli USA rappresentano il primo mercato di destinazione per l'export di macchine per packaging, con un valore di 3,1 miliardi di dollari nel 2018 ed una crescita dell'11% rispetto l'anno precedente.

In allegato sono riportati i termini di partecipazione. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

07/01/2020 - Normativa doganale – Inchiesta su misure elusive dazio antidumping su import in UE di elettrodi di tungsteno originari della Cina – Regolamento (UE) n. 2171/19

Con regolamento (UE) n. 2171/19 del 17 dicembre 2019 (pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 329 del 19 dicembre 2019), la Commissione UE ha aperto una inchiesta sulla possibile elusione delle misure antidumping sull'importazione in UE di elettrodi di tungsteno originari della Cina, mediante spedizione dall'India, Laos e Thailandia, indipendentemente dal fatto che siano originari di questi ultimi Paesi.

Di conseguenza viene previsto un periodo di nove mesi durante i quali le autorità doganali UE dovranno registrare le importazioni di questo prodotto dai Paesi sopra indicati, che costituiscono un percorso deviato rispetto agli elettrodi di tungsteno originari della Cina. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

02/01/2020 - Normativa doganale – Nuovo Codice Doganale dell'Unione - Origine delle merci non preferenziale e preferenziale, nuovi accordi e scambi con la Turchia – Nota informativa

Negli ultimi anni sono entrati in vigore diversi nuovi accordi bilaterali che l'Unione europea ha stipulato con altrettanti Stati esteri, per i quali sono previsti dei trattamenti daziali preferenziali, in forma reciproca, purché i beni rispondano ai requisiti sull'origine di tipo preferenziale; in futuro (non ancora definito come tempistica) dovrebbe entrare in vigore quello con il Vietnam (accordi politici, permettendo).

I più recenti nuovi accordi di libero scambio riguardano i seguenti Paesi: dal 21 settembre 2017 con il Canada-CETA per il quale dal 1° gennaio 2018 è completamente operativo il sistema REX per gli esportatori registrati-ER, dal 1° febbraio 2019 quello con il Giappone (anche qui con il sistema REX), dal 21 novembre 2019 quello con Singapore.

Per le esportazioni verso questi Paesi per i quali esiste un accordo di libero scambio, qualora le merci siano di origine preferenziale comunitaria, viene emesso il certificato Eur 1 (eccetto Canada e Giappone, dove vale la dichiarazione in fattura sulla base del sistema REX-ER, obbligatorio dal 1° gennaio 2018 anche nell'ambito del sistema delle preferenze generalizzate-SGP); per esportazioni in Corea del Sud e Singapore, obbligo di dichiarazione in fattura nell'ambito del meccanismo dell'esportatore autorizzato-EA.

Dal 1° maggio 2016 è poi entrato in vigore il nuovo Codice Doganale dell'Unione (regolamenti UE n. 952/13, n. 2446/15 e n. 2447/15), che se ha confermato le disposizioni del vecchio Codice Doganale Comunitario per quanto riguarda l'origine preferenziale, ha invece introdotto delle novità per l'origine non preferenziale.

Considerato che sono sempre numerose le richieste di chiarimenti che giungono agli uffici dell'Associazione in tema di origine preferenziale e di origine non preferenziale delle merci esportate, in relazione proprio alla possibilità di emettere direttamente un certificato Eur 1, oppure di rilasciare una dichiarazione di origine a lungo termine nei confronti di un proprio cliente-acquirente comunitario, vero esportatore e che a sua volta deve ottenere un certificato Eur 1 dalla locale amministrazione doganale, nonché per la richiesta del certificato di origine emesso dalla Camera di Commercio, si ritiene sempre opportuno fare un periodico quanto utile riepilogo sulle definizioni dell'origine di tipo non preferenziale e dell'origine preferenziale, anche alla luce del nuovo Codice Doganale dell'Unione, facendo altresì un riferimento anche agli scambi con la Turchia.

Da tenere presente che dal 2020, in base all'attuale Codice Doganale Unionale, non è più prevista la possibilità

del rilascio di modelli pre-vidimati dei certificati Eur 1 e A.TR., in quanto le vecchie procedure di domiciliazione (previste dal vecchio CDC) sono ora sostituite dallo sdoganamento in luogo approvato (CDU).

I certificati Eur 1 (e le dichiarazioni sostitutive in fattura, secondo le relative disposizioni), rappresentano i documenti che consentono agli Stati accordatari con l'Unione europea di applicare una riduzione/annullamento dei dazi all'importazione, purché i beni introdotti siano effettivamente originari dell'Unione europea secondo le regole di origine preferenziale, come successivamente spiegato; solo nel caso dell'accordo con la Corea del Sud (in vigore dal 1° luglio 2011-EA), del Canada-CETA (dal 21 settembre 2017-ER) e del Giappone-Jefta (dal 1° febbraio 2019-ER), non è previsto il certificato Eur 1, ma esclusivamente la dichiarazione in fattura secondo apposite regole, parzialmente diverse rispetto a quelle per ottenere il normale status di esportatore autorizzato-EA.

Giungono anche richieste relative agli scambi con la Turchia: in questo caso vige l'Unione doganale (peraltro valevole anche con Andorra e San Marino), per cui un bene (eccetto prodotti agricoli e carbo-siderurgici) che sia stato immesso in libera pratica nell'Unione europea, ovvero che abbia assolto i dazi import, può essere esportato verso la Turchia, a dazio 0% import in Turchia, indipendentemente dalla sua origine reale, purché venga scortato da apposito certificato di circolazione A.TR.

Tuttavia, in apparente contrasto con il principio dell'Unione doganale, la Turchia ha introdotto unilateralmente e in maniera graduale alcune barriere tariffarie a scopo protezionistico su un'ampia gamma di merci (mobili, abbigliamento, utensili, ecc.).

Tali barriere tariffarie sono rappresentate da dazi aggiuntivi all'importazione per merci aventi una determinata origine, indipendentemente dalla circostanza che gli stessi siano già in libera circolazione all'interno dell'UE e che entrino in Turchia accompagnati dal certificato di circolazione A.TR.

La diretta conseguenza sono costi addizionali, ovvero adempimenti aggiuntivi negli scambi di merci tra l'Unione Europea e la Turchia.

I dazi aggiuntivi introdotti dalla Turchia hanno quale principale finalità quella di colpire le merci originarie di Paesi terzi con i quali la Turchia non ha stipulato Accordi di libero scambio.

In tale contesto, questa normativa non prevede l'applicazione dei dazi aggiuntivi alle importazioni in Turchia di prodotti originari dei paesi EFTA (Svizzera, Norvegia, Islanda, Liechtenstein) e dei paesi con i quali la Turchia ha un accordo di libero scambio (Israele, Macedonia, Bosnia, Marocco, Cisgiordania e Striscia di Gaza, Tunisia, Egitto, Georgia, Albania, Giordania, Cile, Serbia, Montenegro, Kosovo, Corea del Sud, Mauritius, Malesia e Moldavia).

Con specifico riferimento alle merci provenienti dall'Unione europea, in virtù dell'unione doganale, le stesse non dovrebbero scontare alcun dazio al momento dell'introduzione in Turchia se accompagnate da un apposito certificato di circolazione A.TR, il quale però attesta solamente che le stesse sono in libera circolazione nell'UE, ma non contiene invece alcuna informazione sulla loro origine.

Come tale, senza tener conto dei limiti previsti dall'Accordo di unione doganale con l'UE, la Turchia richiede al momento dell'introduzione delle merci nel proprio territorio, oltre al certificato A.TR, anche un certificato di origine (non preferenziale) della merce stessa (il certificato di origine è un adempimento in capo all'esportatore UE, ottenuto tramite la Camera di Commercio e che lo deve mettere a disposizione della dogana turca ai fini dello sdoganamento import).

Ciò al fine di applicare i dazi aggiuntivi qualora detta merce non sia originaria: della Turchia, dell'Unione Europea, di un paese avente un accordo di libero scambio sia con l'UE, sia con la Turchia.

Lo scopo di questo meccanismo è quello di evitare le pratiche anti-elusive dei dazi import turchi, in base al quale merci di origine non-UE vengono fatta transitare attraverso l'UE al solo fine di rimanere "potenzialmente" indenni dai dazi import Turchia qualora la merce fosse invece spedita dallo Stato terzo direttamente in Turchia: da qui la richiesta del certificato di origine agli esportatori UE in sede di sdoganamento import.

La normativa sopra illustrata comporta le necessità per gli operatori che esportino merci dall'UE in Turchia di: verificare l'origine delle merci; richiedere comunque il certificato A.TR. (alla dogana); richiedere il certificato di origine (non preferenziale) alla Camera di Commercio.

La dichiarazione dell'esportatore circa l'origine della merce, precedentemente accettata dall'autorità doganale turca, ora non è più valida: solo il certificato di origine può soddisfare la richiesta della Turchia.

ORIGINE NON PREFERENZIALE

Nel nuovo Codice Doganale dell'Unione, l'origine non preferenziale delle merci è trattata negli articoli dal 59 al 61 del regolamento (UE) n. 952/13 e negli articoli dal 31 al 36 del regolamento (UE) n. 2446/15 e nell'allegato 22-01 (per quest'ultimo, con il regolamento (UE) n. 1063/18 pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 192 del 30 luglio 2018, sono state aggiunte altre categorie merceologiche).

La nozione comune di origine delle merci, origine non preferenziale, viene distinta anche nella nuova regolamentazione tra le merci interamente ottenute in un Paese (per le quali esse sono considerate come originarie di quel Paese) e le merci alla cui produzione contribuiscono due o più Paesi: in questo caso, viene confermato il previgente principio

(vecchio Codice Doganale Comunitario) secondo il quale esse sono considerate originarie del Paese in cui hanno subito l'ultima trasformazione o lavorazione sostanziale ed economicamente giustificata (art. 60), effettuata presso un'impresa attrezzata a tale scopo, che si sia conclusa con la fabbricazione di un prodotto nuovo o abbia rappresentato una fase importante del processo di fabbricazione.

In linea di massima, ciò avviene con il cambio di voce di nomenclatura combinata NC (prime quattro cifre – heading – CTH – change of tariff heading), ma può essere indicata anche una regola di valore aggiunto (calcolata in percentuale sul prezzo franco fabbrica del prodotto finito).

Per taluni prodotti, vengono ora individuate nel nuovo Codice Doganale dell'Unione precise operazioni di lavorazione o trasformazione che ne conferiscono l'origine non preferenziale e queste sono elencate nell'allegato 22-01 del regolamento (UE) n. 2446/15 (allegato integrato nel 2018); se le merci di interesse non sono specificate nell'allegato 22-01, alle difficoltà di applicazione dell'art. 60 del regolamento (UE) n. 952/13 possono sovrapporsi le tabelle adottate dalla Commissione UE (nell'ambito dell'OMC per stabilire regole armonizzate per l'origine delle merci), reperibili al sito Internet

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/article_410_en.htm e la cui attuale versione dovrà essere aggiornata in base a quanto contenuto nel nuovo allegato 22-01 (secondo quanto indicato sullo stesso sito Internet dell'Unione europea, salvo successive istruzioni differenti), secondo quanto previsto dalla nota dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli n. 70339/RU del 16 luglio 2018.

Vi sono alcune operazioni di lavorazione minime che non conferiscono comunque l'origine, quali, tra le altre (art. 34 del regolamento (UE) n. 2446/15): la manipolazione per assicurare la conservazione del prodotto, la spolveratura, la vagliatura, il cambio di imballaggio, il riempimento di confezioni, l'apposizione sui prodotti/loro imballaggio di marchi ed etichette, la riunione di parti di prodotto al fine di formare il prodotto completo, lo smontaggio o cambiamento d'uso, ecc.

Se la regola primaria della lavorazione sostanziale non è soddisfatta, si applica la regola residuale che prevede l'assegnazione dell'origine non preferenziale in base al Paese di cui è originaria la maggior parte dei materiali sulla base del valore di questi ultimi.

Come novità del Codice Doganale dell'Unione per l'origine non preferenziale, è stata introdotta una regola di tolleranza del 10% del prezzo franco fabbrica, nell'impiego di materiali non originari, nel caso in cui la regola di lavorazione per ottenere l'origine non preferenziale preveda il cambio di codice di nomenclatura combinata - CTH, ai sensi della nota introduttiva 2.5 dell'allegato 22-01.

Ai fini della determinazione dell'origine di un prodotto, vi sono degli elementi neutri la cui origine non deve essere presa in considerazione, quali energia e combustibile, impianti ed attrezzature, macchine ed utensili, materiali che non entrano e che non sono destinati a entrare nella composizione finale del prodotto.

Anche gli imballaggi non sono presi in considerazione per la determinazione dell'origine, tranne nel caso in cui la norma dell'allegato 22-01 non sia basata su una percentuale di valore aggiunto.

Per quanto riguarda l'origine dei pezzi di ricambio, quelli considerati essenziali e destinati alle merci elencate nelle sezioni XVI, XVII e XVIII della nomenclatura combinata – macchine ed apparecchi, materiale elettrico; materiale da trasporto; strumenti ed apparecchi di ottica, per fotografia, di misura, controllo e precisione, apparecchi medico-chirurgici -, precedentemente immessi in libera pratica nell'Unione, acquisiscono la stessa origine della merce a cui si riferiscono soltanto nel caso in cui siano consegnati insieme a tale merce.

I prodotti che soddisfano le regole di origine non preferenziale, possono essere marchiati con il "Made in ..." (riportando poi il nome geografico di un singolo Paese, anche facente parte dell'Unione europea), Paese nel quale è avvenuta la produzione o l'ultima lavorazione sostanziale.

Una illegittima apposizione del "Made in Italy" porta alle sanzioni previste per la falsa indicazione di origine (di cui all'art. 517 del Codice Penale).

ORIGINE PREFERENZIALE

Il 1° maggio 2016 è entrato in vigore il nuovo Codice Doganale dell'Unione, regolamento (UE) n. 952/13 ed atti di esecuzione quali i regolamenti (UE) nn. 2446/15 e 2447/15.

Nel nuovo Codice, l'origine preferenziale delle merci è trattata negli articoli dal 64 al 68 del regolamento (UE) n. 952/13 e negli articoli dal 37 al 40 del regolamento (UE) n. 2446/15.

L'origine preferenziale (anche nota come origine doganale) è legata agli accordi di libero scambio che l'Unione europea ha concluso con molteplici Stati esteri (europei ed extra-europei) e che prevedono la concessione di riduzioni daziarie (o annullamento) per le merci originarie dell'Unione europea importate in tali Paesi e per le merci originarie di tali Paesi importate nell'UE (accordi reciproci), oppure solo per le merci originarie di tali Paesi importate nell'UE (accordi non reciproci – SPG – le cui regole di lavorazione sono contenute nell'allegato 22-03).

Le merci che vengono esportate dall'Unione europea possono beneficiare delle riduzioni daziarie previste da tali

accordi bilaterali solo se accompagnate dal certificato di origine preferenziale Eur 1 (eccetto Corea del Sud-EA, che ha regole particolari, prevedendo la dichiarazione in fattura ed il Canada e Giappone, che prevedono il sistema REX, esportatore registrato-ER), Eur 1 che viene rilasciato dagli uffici doganali ed attestante appunto l'origine preferenziale delle merci, o da dichiarazione sostitutiva in fattura, secondo le specifiche regole generali previste per tale modalità (non è più ammesso il rilascio di certificati Eur 1 pre-vidimati dal 2020).

Per la particolare definizione dell'origine preferenziale, occorre rifarsi di volta in volta alle dettagliate regole di lavorazione sufficientemente contenute in ciascun accordo di libero scambio intervenuto con il Paese beneficiario (più precisamente, nel protocollo di origine) e ratificato dall'UE con ogni Stato contraente, accordi che possono essere consultati all'indirizzo Internet https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/calculation-customs-duties/rules-origin/general-aspects-preferential-origin/arrangements-list_en

Per molti Paesi, i protocolli originariamente siglati sono stati sostituiti dalle regole di lavorazione contenute nel protocollo di origine della Convenzione PanEuroMediterranea (pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 54 del 26 febbraio 2013), quali Albania, Egitto, Islanda, Isole Faroe, Svizzera, Serbia, Norvegia, Kosovo, Montenegro, Macedonia, Territori Palestinesi, Bosnia-Erzegovina, Moldavia, Georgia, Ucraina.

Il sistema dell'origine preferenziale è confermato anche nel nuovo Codice Doganale dell'Unione, dall'art. 64, comma 2, del regolamento (UE) n. 952/13, il quale stabilisce che per le merci che beneficiano di misure preferenziali contenute in accordi che l'Unione ha concluso con alcuni Paesi o territori non facenti parte del suo territorio doganale o con gruppi di tali Paesi o territori, le norme sull'origine preferenziale sono stabilite da tali accordi.

Per le merci che invece beneficiano di misure preferenziali adottate unilateralmente dall'Unione nei confronti di alcuni Paesi o territori non facenti parte del suo territorio doganale o di gruppi di tali Paesi o territori, la Commissione adotta misure che stabiliscono le norme sull'origine preferenziale (sistema della SGP di cui all'allegato 22-03).

In linea generale e tenuto conto della "relativa" somiglianza tra i vari accordi preferenziali (che però è suggeribile sempre controllare, direttamente o tramite gli uffici dell'Associazione, in quanto almeno quelli con Corea del Sud, Canada e Giappone presentano delle differenze rispetto agli altri), per i prodotti non interamente ottenuti in un Paese beneficiario, ai fini dell'assegnazione dell'origine preferenziale vale il principio della lavorazione sufficiente, che si verifica attraverso uno dei tre criteri fondamentali: 1) cambiamento della voce doganale NC (il prodotto ottenuto viene classificato in una voce doganale diversa da quella delle componenti originarie di altri Paesi non-UE); 2) criterio del valore aggiunto minimo (si raffrontano il valore in dogana al momento dell'importazione dei materiali non originari impiegati nella fabbricazione del prodotto ed il prezzo franco fabbrica del prodotto finito, pagato al fabbricante nel cui stabilimento è stata effettuata l'ultima lavorazione o trasformazione sufficiente); 3) il tipo di lavorazione che conferisce l'origine preferenziale (in taluni casi, sono previste delle lavorazioni sufficienti che conferiscono l'origine del Paese in cui vengono effettuate).

Sono da escludere tutte quelle lavorazioni definite come trasformazioni insufficienti e che sono dettagliatamente previste dai protocolli di origine dei singoli accordi di libero scambio UE-Paese accordista (conservazione, scomposizione e composizione di confezioni, lavaggio, pittura e lucidatura, affilatura o taglio, vaglio, cernita, cambio di imballaggio, verniciatura, apposizione di marchi ed etichette, miscelazione, semplice assemblaggio di parti di prodotto per ottenere un prodotto finito, ecc.).

In alternativa all'emissione del certificato Eur 1, vi è la possibilità di dichiarare l'origine preferenziale su fattura per spedizioni di valore inferiore a 6.000 euro per tutti i soggetti esportatori, oppure previo ottenimento di una specifica autorizzazione doganale per le spedizioni superiori ai 6.000 euro (c.d. status di esportatore autorizzato-EA – per la Corea del Sud valgono regole particolari, semplificate in quanto vi è solo la dichiarazione in fattura; per il Canada ed il Giappone, è obbligatorio il sistema REX dell'esportatore registrato-ER, in quanto anche qui è prevista la sola dichiarazione in fattura).

Nel caso poi di spedizioni di merce di origine preferenziale da uno Stato membro dell'Unione europea (esempio dall'Italia) ad un altro Stato membro (esempio verso il Belgio) per successiva esportazione in un Paese extra UE beneficiario di accordi di tipo preferenziale (esempio Messico), è possibile dichiarare l'origine preferenziale al primo cliente (vero esportatore) con una apposita dichiarazione sottoscritta dal fornitore (art. 64 del regolamento (UE) n. 952/13, artt. 61 e seguenti del regolamento (UE) n. 2447/15, allegati 22-15 e 22-16, secondo la nuova formula in vigore dal 1° maggio 2016 e la nuova validità, ora di due anni dalla data di compilazione per quanto riguarda quella a lungo termine; un anno di validità dalla data di compilazione per quelle con effetto retroattivo. La dichiarazione può essere per singola spedizione o a lungo termine; le dichiarazioni devono essere compilate secondo la formula prevista dal nuovo Codice Doganale dell'Unione, non sono ammesse (o quanto meno non sono sufficienti e quindi oggetto di possibile contestazione), dichiarazioni effettuate con contenuto a libera scelta del fornitore.

Le disposizioni previgenti stabilivano che la dichiarazione a lungo termine (allegato 22-16) potesse essere rilasciata a copertura a posteriori di un periodo massimo di 12 mesi rispetto alla data di compilazione della dichiarazione, che quindi coincideva con la fine di validità del periodo coperto; oppure per un periodo futuro, di massimo 24 mesi dalla data di compilazione della dichiarazione a L/T.

Con il regolamento (UE) n. 989/17 dell'8 giugno 2017 (pubblicato sulla G.U.C.E. n. L 149 del 13 giugno 2017 e validità dal 14 giugno 2017), il rilascio della dichiarazione a lungo termine del fornitore (allegato 22-16) è stata modificata in modo che una stessa dichiarazione possa coprire sia le merci già consegnate entro la data di rilascio della

dichiarazione, sia quelle che saranno consegnate dopo tale data: il periodo di validità complessiva della dichiarazione a L/T non può comunque mai essere superiore a 24 mesi

Va sottolineato che una dichiarazione non veritiera dell'origine di tipo preferenziale di una certa merce configura il reato di falso in atto pubblico, ai sensi dell'art. 483 del Codice Penale.

Per la Corea del Sud, a seguito dell'entrata in vigore dal 1° luglio 2011 dell'accordo di libero scambio con l'Unione europea, non è prevista l'emissione del certificato Eur 1 per dimostrare l'origine preferenziale di un certo bene, bensì solo la sottoscrizione dell'apposita dichiarazione di origine dell'esportatore, senza tener conto della frequenza delle esportazioni avvenute in precedenza.

Tale dichiarazione può essere indicata da ogni esportatore fino a 6.000 euro di valore della merce (purché si rispettino sempre le regole di origine preferenziale), mentre per importi oltre i 6.000 euro è invece necessario acquisire lo status di "esportatore autorizzato-EA" (che nulla ha a che vedere con lo status di Operatore Economico Autorizzato-AEO): questo avviene dietro rilascio di apposita autorizzazione doganale che, limitatamente alla Corea del Sud, viene concessa anche in assenza del requisito della frequenza delle esportazioni (nulla cambia per lo status di esportatore autorizzato-EA già ottenuto per gli scambi nei confronti degli altri Stati accordatari).

Per il Canada, il cui accordo commerciale con l'UE è entrato in vigore il 21 settembre 2017, nonché per il Giappone dal 1° febbraio 2019, è prevista solo la dichiarazione in fattura, che per valori della merce superiore a 6.000 euro è fatto obbligo dal 1° gennaio 2018 all'operatore di essere inserito nel sistema REX degli esportatori registrati-ER.

Riguardo all'accordo con la Nuova Caledonia-Ptom, la dichiarazione in fattura è libera per tutti gli esportatori fino al valore di 10.000 euro (anziché 6.000 euro degli altri accordi di libero scambio).

Per quanto riguarda invece gli scambi con la Turchia, in questo caso vige l'Unione doganale, per cui un bene (eccetto prodotti agricoli e carbo-siderurgici) che sia stato immesso in libera pratica nell'Unione europea, ovvero che abbia assolto i dazi import, può essere successivamente esportato verso la Turchia a dazio 0% per l'import in quel Paese, indipendentemente dalla sua origine reale, purché venga scortato da certificato di circolazione A.TR. (trattamento reciproco, anche in senso opposto). Per i dazi Paesi terzi introdotti dalla Turchia, vale quanto più sopra specificato; per quanto sopra detto, ai fini sdoganamento import Turchia è obbligatorio anche il certificato di origine. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

02/01/2020 - Fiere – Watrex 2020 – Il Cairo 22-24 marzo 2020

L'Ice organizza la partecipazione collettiva italiana alla Watrex 2020, in programma ad Il Cairo dal 22 al 24 marzo 2020.

Con l'obiettivo di introdurre nel mercato egiziano nuove aziende italiane, la rassegna è dedicata alle attrezzature antinquinamento, recupero e riciclaggio.

La fiera è stata creata per far fronte alla politica governativa del Paese che ha iniziato ad investire in tutti i tipi di tecnologie per il trattamento delle acque, impianti di trattamento delle acque reflue, riutilizzo delle acque irrigue agricole, impianti di desalinizzazione.

In allegato i termini della partecipazione italiana. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Normativa doganale – Restrizioni o embarghi commerciali – Scheda informativa

Si riporta in allegato una scheda informativa, aggiornata a dicembre 2019 con tutte le restrizioni commerciali o embarghi vigenti nei confronti di taluni Paesi nel mondo. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - USA – Dazi su import prodotti dalla Cina – Aggiornamento su prima fase dell'accordo commerciale

Il 13 dicembre 2019 è stata raggiunta la c.d. "Fase 1" dell'Accordo Commerciale fra Stati Uniti e Cina che ha neutralizzato l'entrata in vigore dell'ulteriore round di dazi import prevista per il 15 dicembre 2019.

L'intesa – anticipata dal Presidente USA Trump e ufficializzata in una nota dello USTR riportata in allegato – formalizza

di fatto la prima tregua fra i due paesi dall'avvio delle tensioni nel luglio 2018.

Essa si compone di 6 capitoli principali che disciplinano nell'ordine: proprietà intellettuale, trasferimento di tecnologia, barriere non tariffarie in ambito agricolo, servizi finanziari, valuta e commercio.

Quest'ultimo in particolare prevede l'impegno del Governo cinese ad acquistare nei prossimi due anni dagli USA beni e servizi aggiuntivi per un ammontare non inferiore a 200 miliardi di USD, contribuendo in tal modo a ridurre il deficit commerciale esistente. Tale somma andrà suddivisa in quattro categorie merceologiche: prodotti agricoli, manufatti, energia e servizi. Non è stata al momento resa nota la quota riservata a ciascuna di esse, fatta eccezione per i prodotti agricoli per i quali sono previsti maggiori acquisti da parte cinese per almeno 40 miliardi di USD all'anno.

In cambio, gli USA hanno bloccato l'aumento delle tariffe del 15% sui restanti 160 miliardi di USD di import dalla Cina che sarebbero scattati il 15 dicembre 2019 e si sono impegnati a ridurre della metà (dal 15% al 7,5%) le tariffe sui 120 mld di acquisti in vigore dal 1° settembre 2019. Rimarranno invece in vigore i dazi del 25% imposti originariamente sui 250 miliardi di import.

In parallelo la Cina ha neutralizzato la seconda trincea di dazi sulle 5.070 linee tariffarie corrispondenti a circa 75 miliardi di USD di import dagli USA, che sarebbe anch'essa entrata in vigore il 15 dicembre 2019.

L'accordo prevede inoltre uno specifico meccanismo di risoluzione delle controversie che stabilisce consultazioni periodiche finalizzate a verificarne la sua puntuale attuazione.

I negoziati fra le due parti proseguiranno nei prossimi mesi alla ricerca di quella che gli USA hanno definito la Fase 2 dell'Accordo. In essa dovranno confluire questioni altrettanto centrali nelle relazioni con la Cina quali i sussidi alle imprese statali, la localizzazione dei dati o il cyber-spionaggio. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

23/12/2019 - Fiere – Korea Pack 2020 – Goyang 14-17 aprile 2020

E' in calendario dal 14 al 17 aprile 2020 la Korea Pack 2020, fiera internazionale delle macchine automatiche per la dosatura, la confezione e l'imballaggio che si terrà a Goyang.

L'Ice prevede la partecipazione attraverso il "Padiglione Italia", in considerazione del fatto che la Corea del Sud ha importato nel 2018 oltre 316 milioni di euro di macchine per il packaging, con la Germania che rappresenta il primo partner commerciale.

In allegato i dettagli dell'iniziativa. (AF)

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

.....

SICUREZZA

03/02/2020 - Convegno "infortuni sul lavoro: strategie di contrasto della responsabilità penale e responsabilità amministrativa dell'ente ex Legge 231/01" – Udine 3 febbraio 2020 ore 9.30

Confindustria Udine in collaborazione con il Club Sicurezza, organizza il prossimo **lunedì 3 febbraio 2020 dalle 9.30 alle 12.30, a Palazzo Torriani**, un convegno dal titolo: **Infortuni sul lavoro – strategie di contrasto della responsabilità penale e responsabilità amministrativa dell'Ente ex Legge 231/01".**

Saranno trattati i seguenti temi:

1. Gestione della salute e sicurezza sul lavoro,
2. Il Modello organizzativo: tecniche di redazione ed efficace attuazione
3. Struttura e funzionamento del processo penale
4. La crisi delle risorse difensive

5. Il fattore organizzativo: quale efficacia difensivaL'infortunio sul lavoro espone l'imprenditore e più in generale, tutti i soggetti dotati di posizione di garanzia, a possibili conseguenze di carattere penale, derivanti dalla violazione di norme contenute nel vigente sistema legislativo posto a tutela della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori.

Accanto alla responsabilità penale si colloca anche la responsabilità amministrativa delle società di cui alla L. 231/01.

Responsabilità di spessore non trascurabile che possono incidere significativamente sulla gestione del ruolo d'imprenditore e sulla gestione dell'impresa stessa. La persona sottoposta a giudizio, così come la società, utilizzano assieme ad altri profili difensivi disponibili, la documentazione relativa al sistema di gestione salute e sicurezza e il modello organizzativo, allo scopo di enucleare elementi probatori utili a dimostrare non solo l'adozione di tali sistemi, ma soprattutto la loro efficace attuazione, evidenziandone la differenza tra mero adempimento e reale efficacia.

La qualità delle risorse difensive pertanto, deve essere ricercata nell'efficacia applicativa, condizione che consente

di ipotizzare con ragionevolezza, non con certezza assoluta, quale potrebbe essere l'esito del giudizio penale, nei confronti della persona e nei confronti della società.

Il Convegno si prefigge lo scopo di mettere a disposizione dei soggetti "a rischio" criteri e strategie di attuazione dei sistemi organizzativi per una maggiore tutela della sicurezza dei lavoratori, senza perdere di vista che questa condizione deve consentire anche una efficace difesa nel giudizio penale.

I relatori sono: avvocati Roberto Petringa Nicolosi e Elena Benedetti - Studio Associato Petringa Benedetti, avvocati penalisti per la difesa di datori di lavoro e altri soggetti titolari della posizione di garanzia ai sensi della L. 231/01 con riferimento a infortuni sul lavoro, assistenza in materia di organizzazione della sicurezza nei luoghi di lavoro, adozione dei modelli organizzativi correlati alla sicurezza del lavoro e alla tutela dell'ambiente. Modera i lavori il perito Paolo Querini, di Punto Sicurezza.

La partecipazione al Convegno è gratuita per gli associati; per i non associati è richiesto un contributo di 50€. La partecipazione dà diritto a 2 crediti formativi per RSPP/ASPP, Formatori, CSE/CSP, Dirigenti.

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

07/01/2020 - Indizione sessione di esami per aspiranti a conseguimento certificato di idoneità ad impiego gas tossici anno 2020

In allegato la Determina Dirigenziale da parte del Servizio Sanitario Regionale, Dipartimento di Prevenzione, per l'indizione della sessione di esami per l'anno 2020 per il conseguimento dell'idoneità all'impiego di gas tossici, nonché il modulo per la partecipazione all'esame da presentare entro il 1 marzo 2020.

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

.....

FORMAZIONE

09/01/2020 - 23 gennaio 2020 - Acquisti - La trattativa d'acquisto - Aspetti tecnici, comportamentali e psicologici

Si informa che sono aperte le iscrizioni al corso "La trattativa d'acquisto - Aspetti tecnici, comportamentali e psicologici".

Il corso è indicato per Imprenditori, responsabili e addetti delle funzioni acquisti e gestione materiali. Gli operatori delle diverse funzioni aziendali (Produzione, Qualità, Sicurezza) che devono interagire con la Funzione Acquisti.

Il corso si terrà presso la sede di Confindustria Udine, il 23 gennaio 2020, con inizio alle ore 9.00.

In allegato si riportano i dettagli del corso e la scheda d'iscrizione da rispedire al fax 0432276275. Per informazioni: formazione tel. 0432276203.

Si ricorda che il corso è finanziabile per le aziende aderenti a Fondimpresa.

Tutte le aziende aderenti a Fondimpresa potranno, quindi, far partecipare i propri dipendenti (operai, impiegati e quadri) al corso avvalendosi delle risorse del proprio conto formazione attraverso i voucher. In questo caso tutte le pratiche saranno seguite dal servizio formazione di Confindustria Udine senza l'aggiunta di ulteriori spese rispetto al costo del corso che sarà interamente rimborsato attraverso il Fondo.

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

08/01/2020 - 22 gennaio 2020 - Personale - Il Contratto di agenzia

Si informa che sono aperte le iscrizioni al corso "Il Contratto di agenzia".

Il corso è indicato per Responsabili commerciali, responsabili del personale, responsabili amministrativi, amministratori società con delega allo sviluppo reti commerciali, addetti ufficio commerciale, amministrativo e del personale.

Il corso si terrà presso la sede di Confindustria Udine, il 22 gennaio 2020, con inizio alle ore 14.15.

In allegato si riportano i dettagli del corso e la scheda d'iscrizione da rispedire al fax 0432276275. Per informazioni: formazione tel. 0432276203.

- **Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it**

08/01/2020 - 17 gennaio 2020 - Vendite - L'arte del passaparola: Impara le regole pratiche per far parlare di te e della tua attività

Si informa che sono aperte le iscrizioni al corso "L'arte del passaparola: Impara le regole pratiche per far parlare di te e della tua attività".

Il corso è indicato per Liberi professionisti, imprenditori, commerciali, responsabili vendite, venditori, agenti.

Il corso si terrà presso la sede di Confindustria Udine, il 17 gennaio 2020, con inizio alle ore 9.00.

In allegato si riportano i dettagli del corso e la scheda d'iscrizione da rispedire al fax 0432276275. Per informazioni: formazione tel. 0432276203.

Si ricorda che il corso è finanziabile per le aziende aderenti a Fondimpresa.

Tutte le aziende aderenti a Fondimpresa potranno, quindi, far partecipare i propri dipendenti (operai, impiegati e quadri) al corso avvalendosi delle risorse del proprio conto formazione attraverso i voucher. In questo caso tutte le pratiche saranno seguite dal servizio formazione di Confindustria Udine senza l'aggiunta di ulteriori spese rispetto al costo del corso che sarà interamente rimborsato attraverso il Fondo.

- Allegato disponibile sul sito internet www.confindustria.ud.it

.....