



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

REAGIRE SUBITO

Il "*dopoguerra*" della Logistica rischia di minare l'intera economia nazionale

30 marzo 2020

PREMESSA

Il Settore della logistica e del trasporto merci si è rivelato, nell'emergenza, in tutta la sua strategicità. Quasi 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019: il 9% del PIL nazionale. L'architettura connettiva e l'ingegneria organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori ferroviari merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori del cargo aereo, handlers. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, **che ogni giorno ha garantito e garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import, export.** Ciò tanto ai consumatori finali, cittadini e famiglie, quanto alle aziende produttrici di ogni comparto, dalla siderurgia all'agricoltura.

Gli effetti del Covid-19 sono stati e sono tragici. Per attività come le nostre che si basano sulla FLUIDITÀ OPERATIVA e su VOLUMI DA TRASPORTARE, il duplice effetto delle limitazioni fisiche imposte dalle misure di contenimento e della chiusura delle attività produttive nostre clienti, è drammatico. **A costi fissi ovviamente immutati per le aziende (costo del lavoro, gestione delle flotte di vettori, affitto e gestione dei magazzini, software, oneri amministrativi) hanno corrisposto invece riduzioni dei volumi fino al 70%, a seconda degli specifici segmenti.**

ED IL PEGGIO DEVE ANCORA VENIRE, almeno per due ordini di ragioni. La prima: gli effetti del *lockdown*, prima solo nel commercio poi anche produttivo-industriale, produrrà i suoi insostenibili effetti economici nelle prossime 6/8 settimane. **Secondo il nostro Centro Studi, si registrerà una contrazione ulteriore tra il 40 ed il 60% dei volumi residui movimentati, ad aprile e poi a maggio, rispetto al mese di marzo.** Ovviamente molto dipenderà dall'eventuale proroga del *lockdown* stesso dopo il 3 aprile.

Ma, paradossalmente, ancora più preoccupanti sono le analisi di scenario di medio periodo.

Istat e Corte dei Conti, nelle Relazioni di accompagnamento al DL Cura Italia, hanno parlato di **"economia da dopoguerra"**.

ChinaDesk (allegato 1), sulla base delle proiezioni OCSE che stimano la contrazione del PIL mondiale del -1,5% (la crisi del 2009 portò alla contrazione del -1,4%), esegue un'analisi degli impatti sugli scambi commerciali e sul saldo della bilancia dei pagamenti in Italia nel 2020.

Viene preso il 2009 (Grande Recessione e pandemia H1N1 Suina) a riferimento. Si stima, così, **una contrazione degli scambi nel 2020 tra Italia e resto del mondo di 149,1 miliardi di Euro (-18%)** così ripartiti: beni di consumo (-80,6 Mld€), beni industriali (-32,4 Mld€) e beni consumo/industriali (-36,1 Mld€).

Il Cerved (allegato 2), lavorando su due diversi scenari (crisi conclusa a maggio o a dicembre 2020) prevede, per il nostro Settore, su base annuale, una riduzione del fatturato attestata in una forbice tra il 18 ed il 30%.

L'insieme dei dati di tali primi studi, conferma una tendenza: la crisi per il nostro Settore varrà mediamente almeno il 20% di volumi e fatturati, e di conseguenza di lavoro e occupazione. **Parliamo quindi di circa 95 milioni di tonnellate di merci in meno, che valgono 17 miliardi di fatturato e 320 mila posti di lavoro.**

Bene ha fatto il Governo ad offrire prime risposte alle imprese prevedendo differimenti di oneri ed imposte a 30 o 60 giorni.

Ora è indispensabile cambiare registro.

Questi sopra esposti sono numeri "*da dopoguerra*" per il Settore della logistica e del trasporto merci, ed abbiamo bisogno di **interventi ed azioni urgenti che siano in grado di dare una spallata a queste statistiche dal lato immediato della disponibilità di liquidità.** Alcuni di questi necessiteranno di investimenti diretti e speditezza amministrativa: a partire dalla realizzazione di tutte le opere infrastrutturali programmate relative al completamento - nel nostro Paese - delle reti TEN-T per corridoi, adduzioni, nodi *core* e *comprehensive*. Altre misure non necessitano, invece, di copertura economica, trattandosi di innovazioni e semplificazioni normative e procedurali che l'industria logistica invoca da anni.

Queste le poche e chiare priorità che l'intero Sistema Confederale intende, nell'immediato, sottoporre al Governo ed al Parlamento confidando nel supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. **Ciò anche alla luce della presa d'atto formale contenuta nell'articolo 61 del DL *Cura Italia* e relativa al riconoscimento del Settore trasporto merci e logistica (lettera n articolo 61) come una delle filiere produttive più colpite dagli effetti della crisi.**

1 - INTERVENTI PER LA RIDUZIONE DEL COSTO DEL LAVORO

La logistica è il Settore *labour intensive* per eccellenza ed il costo del lavoro è l'elemento incompressibile di maggior impatto sui bilanci aziendali. Una riduzione di tale costo consentirebbe alle imprese anzitutto di sopravvivere e auspicabilmente di destinare almeno parte di tali risparmi agli investimenti, in particolare quelli in innovazione tecnologica. L'emergenza Covid-19 ha reso non più rinviabile tale misura. Si chiede pertanto di prevedere sgravi contributivi per le imprese che post emergenza mantengono sostanzialmente inalterati i livelli occupazionali precedenti. Abbattere del 40% il costo del lavoro necessita di copertura stimabile tra i 6 e i 7 miliardi di euro considerando una platea di beneficiari di circa 90 mila imprese, circa 900 mila dipendenti e una retribuzione annua media (RAL) di 30 mila euro.

E' inoltre indispensabile prevedere una moratoria dei CCNL in scadenza nel periodo della emergenza Covid-19; questa misura non ha costi per lo Stato.

Bonus contributivo per le aziende di logistica, spedizione, trasporto	<i>Alle imprese del Settore logistica, spedizione, trasporto che, pur colpiti dall'emergenza Coronavirus, mantengono fino al 31 dicembre 2021 almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza alla data dell'1 febbraio 2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo indeterminato ed esclusi gli apprendisti, è riconosciuto per lo stesso periodo di cui sopra l'esonero dal versamento del 40 per cento dei contributi previdenziali per la copertura IVS a carico degli stessi. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.</i>
Moratoria CCNL in scadenza	<i>In considerazione delle ripercussioni economiche provocate dall'emergenza Coronavirus, è prorogata fino al 31 dicembre 2020 la vigenza dei contratti collettivi nazionali di lavoro di tutti i settori economici in corso di rinnovo alla data di entrata in vigore della presente disposizione.</i>

2 - LIQUIDITÀ

L'emergenza Covid-19 sta provocando nel settore una crisi di liquidità finanziaria di proporzioni inimmaginabili. Si calcolano già ad oggi oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. Se non aiutata la gran parte delle aziende rischia il fallimento: i tempi di incasso delle fatture, oggi, mediamente sugli 80 giorni, non sono più sostenibili. Si chiede pertanto di attivare un intervento straordinario di Cassa Depositi e Prestiti affinché essa, direttamente o attraverso gli istituti bancari, anticipi l'incasso di quota parte delle fatture emesse. Per la copertura della misura si stima un fabbisogno di 1,2 miliardi di euro, in parte intesi come fondo di rotazione, in parte a copertura di oneri e interessi.

Inoltre è necessaria la creazione di un Fondo al fine ristorare il Settore della logistica e del trasporto merci per la diminuzione di fatturato.

Si chiede inoltre di sopprimere per il 2020 l'aumento annuale su base triennale dell'aliquota Ires per i concessionari. Che si tratti di aeroporti, autostrade, porti, interporti o infrastrutture ferroviarie, il pesante tracollo di volumi movimentati e trasportati per tutto l'anno in corso, rende oggi insostenibile questa previsione introdotta con l'ultima Legge di Stabilità.

Anticipazione su fattura	<i>1. Le imprese che svolgono attività di auto-trasporto merci conto terzi, spedizione internazionale, corriere, doganalista, magazzino generale, operatore postale, terminalisti, possono presentare a Cassa Depositi e Prestiti per il tramite degli istituti bancari richiesta di anticipazione sulle fatture emesse nel periodo dall'1 febbraio 2020 al 30 settembre 2020 pari al 50 per cento dell'imponibile, senza oneri nè interessi. L'anticipazione è restituita a Cassa Depositi e Prestiti nel termine di 12 mesi con oneri a carico dello Stato.</i> <i>2. Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze da emanarsi entro 15 giorni dall'entrata in vigore della disposizione di cui al comma 1 sono stabilite le relative modalità di attuazione.</i>
---------------------------------	--

Fondo per la logistica	<i>Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è istituito un Fondo per ristorare le aziende di trasporto spedizione e logistica che nel periodo dell'emergenza Covid-19, seppure rimaste in attività al fine di garantire il trasporto delle merci di cui all'allegato 1 del DM 25.3.2020, possano dimostrare una riduzione dei ricavi rispetto al medesimo periodo del 2019.</i>
Soppressione per il 2020 dell'aumento Ires per i concessionari	<i>L'aumento Ires in capo ai concessionari di demanio pubblico, di cui all'articolo 1 comma 716 della Legge 27 dicembre 2019 n.160, è soppresso per l'annualità in corso</i>

3 - INTERVENTI DI SEMPLIFICAZIONE

Confetra ha collaborato con il Cnel ad una prima mappatura degli interventi di semplificazione che interessano la logistica. E' stato calcolato che il peso della burocrazia sul Settore comporta un aggravio di oneri stimabili in 30 miliardi annui. Si chiede di intervenire con una prima serie di interventi che non comportano oneri a carico dello Stato, ma contribuiscono, in particolare nella fase post emergenza a far ripartire il Settore.

Si riportano sotto cinque proposte già approvate all'unanimità dall'Assemblea Generale del Cnel, inviate dalla Presidenza del Cnel alle Camere e già incardinate ed in parte discusse nelle Commissioni competenti (vedi allegato 3). Accelerare la loro trasformazione in leggi colmerebbe buona parte degli oneri burocratici che gravano sulle imprese e che sopra sono stati richiamati.

Razionalizzazione degli avvisi nave che i comandanti devono inviare alle varie P.A. del porto	<i>1. All'articolo 179 del codice della navigazione sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: «La nota di informazioni di cui al primo comma, comprendente i dati dei formulari ivi elencati, è acquisita in via telematica dall'autorità marittima competente, sul sistema</i>
--	---

	PMIS (Port Management Information System), e da questa contestualmente resa disponibile, in via telematica, a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'<u>articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165</u>, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo inerenti alle operazioni di arrivo e di partenza delle navi di cui al presente articolo. È fatto divieto alle amministrazioni pubbliche di cui all'ottavo comma di chiedere al comandante della nave o al raccomandatario marittimo o a un altro rappresentante dell'armatore o persona autorizzata dal comandante, l'invio dei dati di cui alla nota di informazioni già acquisiti dall'autorità marittima competente».
Competenza del Giudice di Pace nelle controversie sul CdS delle imprese di autotrasporto	2. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo 1 settembre 2011, n. 150, è inserito il seguente: «2-bis. Nei casi in cui la violazione sia contestata a conducenti di veicoli commerciali di proprietà o detenuti in leasing da soggetti iscritti nell'Albo nazionale degli autotrasportatori, l'opposizione di cui al comma 2 è proposta davanti al giudice di pace del luogo in cui ha sede legale la società».
Armonizzazione degli orari di apertura delle P.A. partecipanti alla fase di sdoganamento	All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma: «9-bis. Le disposizioni dei commi 1, 2, 4, 5 e 8 del presente articolo si applicano anche al personale dipendente dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo in attuazione della legge e delle norme dell'Unione europea in materia di immissione delle merci nel territorio dell'Unione europea e di esportazione delle merci

	<i>dal territorio dell'Unione europea. Ai fini di cui al presente comma, gli adempimenti che il comma 2 pone a carico del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli si intendono posti a carico del Ministro ovvero del vertice dell'amministrazione i cui uffici sono coinvolti nelle suddette procedure».</i>
<i>Delega per il riordino dell'attività di regolazione nel Settore trasporti e logistica</i>	<i>1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:</i> <i>a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete ferroviaria italiana Spa e dalle Autorità di sistema portuale e, con riferimento all'ambito dei servizi di pubblica utilità, dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nella materia della logistica delle merci;</i> <i>b) semplificazione e razionalizzazione, anche al fine di evitare duplicazioni di interventi regolatori, dei procedimenti concessori, autorizzativi e di controllo le cui fasi sono rimesse alla competenza di distinte amministrazioni pubbliche contemperando le esigenze di efficacia delle procedure di sicurezza nella circolazione delle merci con l'efficienza e la speditezza delle procedure, la certezza della regolazione, la chiarezza e non duplicazione degli adempimenti.</i> <i>2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui</i>

all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del Consiglio di Stato e del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che sono resi nel termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si pronunciano nel termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere cade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto dal comma 1 o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di novanta giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e di motivazione. Le Commissioni parlamentari competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può comunque essere adottato.

3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura di cui al presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive.

**Aggiornamento
delle disposizioni
del Codice Civile
concernenti l'atti-
vità di spedizione
merci**

Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n.262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III sono apportate le seguenti modifiche.

L'articolo 1737 è così sostituito:

Art.1737 (Nozione)

Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto, con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie.

L'articolo 1738 è così sostituito:

Art. 1738 (Revoca)

Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.

L'articolo 1739 è così sostituito:

Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere)

Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salvo espressa richiesta del mandante.

L'articolo 1740 è così sostituito:

Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere)

Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.

Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per

l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti terze ed il mandante.

Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del trasporto.

L'articolo 1741 è così sostituito:

Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità)

Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del trasporto - in tutto o in parte - viene definito spedizioniere vettore ed ha gli obblighi e i diritti del vettore.

Qualora lo Spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'avente diritto, per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e giacenza tecnica, il risarcimento dovuto non potrà essere superiore a quanto indicato dall'art. 1696.

L'articolo 1696 è così sostituito:

Art. 1696 (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)

Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960,

n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.

Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa, e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non potrà in ogni caso essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a tre euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

La previsione di cui ai commi precedenti non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

L'articolo 2761 è così sostituito:

Art. 2761 (Crediti del vettore, dello spedizioniiere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)

I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniiere

	<i>hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.</i> <i>I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.</i> <i>I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.</i> <i>Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.</i> <i>Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'art. 2752.</i>
--	---

4 - INTERVENTI PER ACCELERARE LA DIGITALIZZAZIONE NEL SETTORE

L'emergenza Covid-19 ha reso evidente quanto la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi e in generale l'utilizzo delle tecnologie digitali siano fondamentali per l'operatività del sistema Paese. I collegamenti immateriali rendono possibile la continuazione di molte attività anche delle PA. Nella logistica peraltro ancora troppe procedure sono purtroppo dipendenti dalla carta. Appare utile cogliere tale opportunità, certamente eccezionale, per recuperare il tempo perduto e procedere speditamente nella digitalizzazione di tutta una serie di documenti e processi, sia nei rapporti tra operatori e PA che tra operatori stessi. Si chiede inoltre l'immediato avvio dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) e dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU-

DOCO) introdotti con il D.Lgvo n.169/2016. Ques'tulitmoche consente l'interoperabilità dei sistemi di tutte le PA coinvolte nelle procedure di sdoganamento, con ottimizzazione dei tempi e conseguente riduzione degli oneri a carico delle imprese. Il DPCM per l'avvio del SUDOCO è pronto da anni, ma ispiegabilmente fermo per non meglio precisate verifiche ancora in corso. Va immediatamente emanato e messo in atto. Contestualmente si chiede che per favorire la ripartenza dell'economia, tenuto conto del fondamentale ruolo degli scambi internazionali, si consenta la massima fluidità dei traffici in import-export riducendo temporaneamente i coefficienti di rischio del sistema telematico doganale che determinano gli esiti dello sdoganamento.

Digitalizzazione dei documenti e dei processi che impattano sul Settore della logistica	<i>In deroga alle disposizioni normative vigenti o agli usi commerciali di piazza, tutte le certificazioni di qualunque natura destinate a pubbliche amministrazioni o privati, i documenti di trasporto, i nulla osta, i titoli di credito ed ogni documento necessario ad assistere le operazioni di importazione ed esportazione di merce, verranno inviati nel solo formato digitale. Laddove il documento cartaceo fosse richiesto in originale, il documento potrà essere sostituito da idonee forme digitali di autenticazione.</i>
Modifiche analisi di rischio doganale	<i>In costanza di emergenza Covid-19, fatte salve specifiche esigenze investigative per antidroga, antiterrorismo, traffico d'armi e per allerta sanitari, a tutte le merci viene riconosciuta una temporanea riduzione delle percentuali di controllo fisico in importazione e in esportazione atte a garantire la massima fluidità operativa nella fase di sdoganamento.</i>