

La Commissione decurta le tempistiche del deposito temporaneo Feport: «Poche 72 ore». Assarmatori: «Regalo agli scali extra-europei»

Dogane, è allarme sul nuovo codice Ue «Con queste regole i porti sono a rischio»

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

L'ambiziosa riforma del Codice delle dogane Ue («la più importante dalla nascita dell'Unione doganale, nel 1968» - parola della stessa Commissione) è in culla, ma già sta facendo infiammare la polemica tra gli operatori.

A rimetterci, tanto per cambiare, rischiano di essere i porti, specie quelli di trasbordo (transshipment), che già sono penalizzati dal nuovo sistema di scambio delle emissioni di carbonio (Ets) - in progressiva implementazione proprio da ieri - che renderà molto più conveniente per le compagnie di navigazione l'utilizzo dei vicini scali del Nord Africa al posto di quelli del Sud Europa.

La riforma del Codice doganale, che nelle intenzioni della Commissione europea ha l'obiettivo nobile di uniformare le procedure di tutto il Continente (stessa burocrazia e sistemi informatici per tutti i Paesi, e questo dovrebbe essere un bel vantaggio per l'Italia) è però finita mirino della Feport, l'Associazione dei terminalisti europei, e più recentemente in Italia anche in quello di Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori (che fa capo a Msc, terminalista di Gioia Tauro e di parecchi altri scali), per la proposta di riduzione del deposito temporaneo della merce in arrivo da Paesi extra-Ue (temporary storage) da 90 a tre-sei giorni di tempo.

Il deposito temporaneo è quel periodo nel quale la merce può sostare sul suolo comunitario, in attesa di arrivare alla sua destinazione finale o essere ri-esportata, sotto la custodia della dogana ma senza che venga effettuato l'effettivo sdoganamento. Superati i 90 giorni, la dogana può confiscare il bene e poi distruggerlo o rivenderlo, sempre a spese del dichiarante.

Ora, i porti di trasbordo funzionano così: la nave giramondo arriva, scarica sul piazzale il container, che viene ricaricato su una nave più piccola per raggiungere la miriade di porti regionali che non possono essere toccati direttamente dai servizi di linea internazionali. Quasi il 100% di Gioia Tauro è dedicato a questa attività, ma anche altri porti, compresa la stessa Genova, hanno una piccola quota di transshipment. I maggiori porti spagnoli, Valencia e Barcellona, hanno tradizionalmente alte quote di trasbordo, mentre Algeciras fa il proprio lo stesso lavoro di Gio-



ALBERTO ROSSI
PARTNER STUDIO ADVANT NTC
SEGRETARIO ASSARMATORI

Come nel caso dell'Ets, questo approccio rischia di minare la competitività dei porti italiani

ia Tauro. «Il tempo in cui il carico rimane in deposito temporaneo - si legge nel documento della Feport - varia fortemente a seconda del porto e anche del tipo di carico. In molti casi il carico rimane in deposito temporaneo più a lungo dei tre-sei giorni attualmente proposti». I motivi possono essere burocratici, oppure legati alla difficoltà del ricevitore di portare immediatamente a magazzino la merce.

Oppure, come nel caso del transshipment, può passare qualche giorno prima che la nave più piccola arrivi per caricare il container lasciato da quella più grande, perché non tutti i servizi via mare possono essere sincronizzati. «Questo dice la Feport - è particolarmente vero per i carichi alla rinfusa e i container nei porti di trasbordo. Ma anche i carichi non trasbordati possono rimanere in porto per oltre sei giorni. In alcuni casi, verificatisi soprattutto durante alcune crisi recenti come quella del Covid-19, il blocco di Shanghai e la guerra in Ucraina, questo limite di tempo ha dovuto essere addirittura prorogato. Alla luce di quanto sopra, suggeriamo di mantenere il limite di 90 giorni per il temporary storage, consentendo

al tempo stesso una certa flessibilità nei casi in cui tale limite temporale venga superato a causa di forzature circostanze legate a cause maggiori». La ratio di questo intervento rimane imperscrutabile, anche se, spiega Rossi al *Secolo XIX*, molto può dipendere semplicemente dal processo di formazione delle norme a livello europeo. A differenza di quanto avviene nei parlamenti nazionali, l'iniziativa legislativa è quasi sempre nelle mani della Commissione: la natura tecnica di questa struttura fa sì che determinati interventi nascano senza un'interlocuzione a monte con chi poi sarà inte-



Il porto di Gioia Tauro sarebbe il più esposto alle modifiche del nuovo codice doganale europeo

ressato da quelle stesse norme, destinate comunque a essere modificate e digerite dal lungo processo legislativo europeo. Allo stato attuale, co-

Nel mirino la sosta della merce in banchina Passerà dagli attuali 90 a massimo tre-sei giorni

munque, l'allarme c'è tutto: che siano sei o tre giorni, non è comunque «un tempo congruo per permettere a questo modello di business di continuare a funzionare, ed è diffi-

le a capire le ragioni che hanno portato a questa ipotesi visto che non se ne intravedono i potenziali benefici - scrive Rossi -. Proprio come nel caso dell'Ets, un approccio così restrittivo rischia di minare alle fondamenta la competitività dei porti italiani, a tutto vantaggio di scali posti appena al di fuori dell'Ue, che non sarebbero soggetti a tale nuova regolamentazione. Tradotto in termini pratici: sarebbe ancora una volta molto più conveniente fare attività di trasbordo negli scali nord africani, come Tanger Med e Port Said, rispetto a Malta, Gioia Tauro, Algeciras». —

LA CIRCOLARE DELL'AGENZIA CHIUDE ANNI DI CONTENZIOSI. ARMELLA: «STABILITO IL PRINCIPIO DELLA PROPORZIONALITÀ»

Importazioni sulla merce, si cambia Basta con le sanzioni cumulative

GENOVA

Stop alla moltiplicazione delle sanzioni doganali: in caso di accertamento, la dogana non potrà più calcolare la sanzione su ogni singolo pezzo importato, ma nell'insieme di quanto contenuto nella dichiarazione doganale.

La novità, contenuta in una circolare dell'Agenzia delle Dogane uscita nell'ultimo frangente dello scorso anno (la 25/D), chiude una lunga stagione di conflitti sull'interpretazione della normativa europea «ed evita - sottolinea Sara Armella, titolare dello studio legale genovese Armella & Associati e tra i maggiori esperti in Italia di diritto doganale - la lievitazione delle sanzioni, che in alcuni casi sono arrivate a rappresentare il 600% dei diritti doganali sulla merce impor-

tata. Viene così invece stabilito il principio della proporzionalità, contenuto nel Codice doganale europeo». La sanzione dovrà essere insomma parametrata all'importo effettivamente dovuto all'Era-

«Si tratta - dice Armella - di

Chiusa la prassi che faceva lievitare le multe fino al 600% dei diritti doganali

un chiarimento da tempo atteso, espresso per la prima volta dalla sentenza della Corte di Cassazione 12 novembre 2020 (la numero 25509), ottenuta da un operatore logistico assistito dal nostro studio, e destinato ad avere significative conse-

guenze sui numerosi processi in corso e sui futuri accertamenti. Anche i giudici di merito hanno da tempo stigmatizzato l'operato dell'Agenzia, rendendo necessario un chiarimento delle Dogane, volto a uniformare l'operato degli uffici».

Nella prassi, a fronte di un errore accertato, da cui derivano anche poche centinaia di euro di diritti da riscuotere, la somma aritmetica delle sanzioni riguardava le singole partite di prodotti può determinare una penalità assolutamente sproporzionata: ci sono stati casi di aziende che hanno pagato sanzioni fino a 42 milioni di euro.

Sin dal 2015, la dogana ha ritenuto che, in caso di bollette doganali cumulative, ossia contenenti più prodotti, ogni singolo rappresenterebbe una dichiarazione dogana-

le a sé stante. La conseguenza di tale impostazione portava a considerare che, in presenza di errori su più singoli, potessero applicarsi tante sanzioni quante sono le violazioni, peraltro parecchio pesanti, anche per errori di lieve entità.

«La circolare - conclude Armella - determina finalmente a un cambio di indirizzo, stabilendo che la prassi adottata dagli uffici contrasta con quanto previsto dall'articolo 303 del Testo unico doganale. Questa norma si riferisce a una valutazione complessiva, e non singolo per singolo, della liquidazione dei maggiori diritti. Evitare un rischio di sanzioni non proporzionate inoltre rende più competitivi i porti italiani nel loro insieme». —

A. QUA.



SARA ARMELLA
DOCENTE DI DIRITTO DOGANALE
TITOLARE STUDIO ARMELLA & ASSOCIATI

La circolare esprime un chiarimento atteso da tempo già espresso per la prima volta dalla Cassazione nel novembre 2020