

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Quello che ancora non funziona nello sdoganamento in mare delle merci

Nicola Capuzzo · Friday, November 20th, 2020

Riguardo lo sdoganamento in mare, non è ancora arrivato il momento di tirare fuori lo champagne dal frigo. Lo pensa Sat, società del gruppo Finsea, che in una nota pubblicata sul proprio sito ha affrontato una serie di punti che a suo dire la circolare dell’Agenzia delle Dogane del 24 agosto scorso (con il disciplinare quadro per le regioni del Nord Ovest del 24 settembre) che introduceva l’iniziativa degli [Smart Terminal](#) non ha chiarito.

Con il testo viene infatti superato lo scoglio del ‘porto precedente’ – il vincolo che imponeva che le operazioni doganali venissero effettuate dopo che la nave aveva lasciato l’ultimo porto italiano, con tempistiche ad esempio nel caso di passaggi La Spezia-Genova che annullavano il vantaggio guadagnato col preclearing – ma restano ancora punti opachi, in primis la “non completa comprensione della differenza sostanziale tra lo spedizioniere nave e l’armatore (o l’agente marittimo)”.

Al primo, spiega la società, possono essere attribuite responsabilità anche per attività che non gestisce direttamente, e gli possono essere comminate sanzioni come la perdita della certificazione Aeo. Un esempio è il caso di una nave che dovesse trovarsi costretta, per avverse condizioni meteomarine, a cambiare destinazione dopo che il suo carico è stato già sdoganato. Secondo le nuove procedure è il responsabile del manifesto, ovvero lo spedizioniere nave, a dover comunicare la deviazione al reparto antifrode delle Dogane ed essere autorizzato allo sbarco dei container in altro porto. “Ogni irregolarità nella gestione di questa procedura viene imputata allo spedizioniere anche se la deviazione della rotta è un’informazione che non gestisce direttamente” e di cui è responsabile colui che “comanda” la nave o il suo rappresentante.

Un altro punto controverso è l’esclusione delle navi ro-ro dalla procedura, pratica peraltro già istituita nel Porto di Genova sin dal 2015 per i traghetti provenienti in prevalenza dal Nord Africa. Presentando il manifesto merci in arrivo due ore e mezza prima dell’ingresso della nave in porto, i trailers potevano uscire immediatamente dagli spazi portuali per raggiungere le destinazioni finali, con evidenti vantaggi per tutti. Secondo Sat, proprio la maggior efficienza raggiunta con questa procedura ha permesso al porto di Genova di incrementare di molto il traffico merci dei traghetti.

In aggiunta, secondo il nuovo testo la comunicazione del punto nave a conferma del passaggio dagli Stretti, che fino a oggi era stata di competenza della Capitaneria di Porto attraverso il sistema VTS, viene richiesta ora ai responsabili del manifesto “in senso contrario a uno snellimento

burocratico in capo agli operatori e a un maggior dialogo tra amministrazioni coinvolte”.

Tra i problemi vanno aggiunti anche poi anche l’esclusione delle navi bulk che trasportano prodotti petroliferi ed energetici dalla possibilità di sdoganamento anticipato dall’attuale procedura (ma non dal regolamento doganale comunitario), cosa che fa sì che la convalida del manifesto debba avvenire al momento dell’accosto, che può avere luogo nell’arco delle 24 ore della giornata. “Questo – secondo Sat – costringerebbe a estendere l’orario dell’operatività degli uffici degli spedizionieri, gravando sui loro conti economici e segnando un passo indietro agli accordi raggiunti in passato, per cui il manifestato poteva essere flussato a poche ore di distanza dall’accosto.

La parte finale della nota è infine dedicata alle soluzioni pensate dalla società per “scongiurare l’ennesima inapplicabilità dello sdoganamento in mare”. La prima è quella di dare la possibilità agli spedizionieri, come già avviene per il Manifesto Merci in partenza, di inviare alla Dogana, in più fasi, la merce da dichiarare in A3, oppure mantenere identiche le vecchie procedure, con la sola modifica dei tempi per flussare il manifesto, estesi a 48 o 60 ore prima dell’approdo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, November 20th, 2020 at 10:30 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.