

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rischio dirottamento dei traffici con il nuovo codice doganale secondo la community spezzina

Nicola Capuzzo · Monday, October 7th, 2024

La comunità portuale spezzina composta dalle associazioni degli spedizionieri, dei doganalisti e degli agenti marittimi del porto, ha espresso la sua preoccupazione sugli effetti del nuovo Codice Doganale italiano, non appena pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale.

“Sanzioni penali e non amministrative, confisca della merce, rischio quasi certo di essere rinviiati a giudizio anche per errori formali che nei fatti verrebbero equiparati al reato di contrabbando. Il tutto con un effetto perverso immediato: il dirottamento dei maggiori quantitativi di merce e prodotti possibili su altre Dogane europee e quindi anche su altri porti europei, che nella pressoché totalità dei casi continuano, anche nell’ottica di un allineamento di tutti i Paesi alle norme comunitarie, ad applicare norme meno penalizzanti e meno radicalizzate” spiegano in una nota congiunta le associazioni del porto della Spezia; un porto che, sottolineano inoltre, ha fatto della collaborazione fra Dogane e operatori, con estensione anche al retroporto di Santo Stefano Magra, uno dei suoi tratti distintivi e al tempo stesso uno dei fattori di competitività.

“Il nuovo Codice doganale che sostanzialmente si occupa solo di sanzioni visto che tutte le altre tematiche doganali sono ormai riconducibili alla normativa comunitaria – continua la Community La Spezia – “penalizza” nel senso letterale del termine l’intera filiera portuale, logistica e trasportistica, trasformando contenziosi e sanzioni di tipo amministrativo in “reati di contrabbando”. Le conseguenze saranno devastanti con un effetto boomerang per le stesse casse dello Stato, visto che la inevitabile fuga di carichi e di merci verso lo sdoganamento in altre Dogane comunitarie, con un approccio meno radicale, determinerà la perdita di consistenti aggi sui dazi doganali stessi che saranno “regalati” alla casse erariali di altri Paesi comunitari”.

Secondo la Community spezzina si determineranno quindi vere e proprie forme di distorsione del mercato con diretta penalizzazione delle imprese italiane specie in porti e in aree logistiche come quella di La Spezia che, in un lineare e corretto rapporto con una Dogana oggi di fatto estromessa dai contenziosi e dalla valutazione delle sanzioni, avevano edificato un sistema meno burocratizzato e più funzionante.

“Il tutto all’insegna di una colpevolizzazione preliminare quasi ideologica, in base alla quale il semplice errore in buona fede viene trasformato in potenziale reato penale (contrabbando) con conseguenze pesantissime (confisca delle merci), fatto salve le valutazioni dei giudici. Valutazioni

che, considerando che solo otto Tribunali in Italia sono stati insediati con personale limitato proprio con competenza specifica relativa alle procedure doganali, difficilmente potranno essere affermate in tempi e con costi compatibili con le esigenze delle catene logistiche, dei porti e dei flussi di import ed export del Paese” conclude la nota delle tre associazioni.

Una sintesi delle novità entrate in vigore in Italia lo scorso 4 ottobre con la riforma della normativa doganale, per effetto del decreto legislativo 141/2024, è stata offerta dallo Studio Armella e Associati, che ha descritto questo passaggio come un cambiamento epocale “che allinea il nostro ordinamento alla normativa europea”.

Tra le principali lo studio segnala l’abolizione della controversia doganale, la possibilità di ripetizione delle analisi in fase di controllo, il potenziamento dello Sportello unico doganale e dei controlli (Sudoco), l’estensione del contraddittorio anche alla fase procedimentale, l’obbligo di motivazione rafforzata in caso di mancato accoglimento delle difese di parte.

Una rivoluzione che “comporterà la necessità di aggiornare rapidamente i modelli di business per gli intermediari doganali, in considerazione delle maggiori responsabilità connesse all’utilizzo della rappresentanza indiretta, in termini di Iva e di potenziali sanzioni”. Per evitare i rischi di corresponsabilità in caso di omesso o insufficiente pagamento dell’Iva all’importazione, l’operatore logistico dovrà utilizzare la rappresentanza diretta o, in alternativa, il deposito Iva o il regime 42, istituti che escludono ipotesi di coobbligazione solidale.

Secondo lo Studio Armella & Associati, molto importanti sono anche le novità in materia di sanzioni doganali, considerando che accanto a una sensibile riduzione di quelle amministrative, la riforma introduce rilevanti novità in materia di contrabbando, rendendo indispensabile, per tutte le imprese che effettuano acquisti dall’estero e per gli intermediari della logistica, l’adozione di uno specifico modello 231 per il settore doganale. La riforma – sottolinea ancora poi la nota – prevede, infatti, l’obbligatorietà della “trasmissione della notizia di reato all’autorità giudiziaria per tutte le irregolarità che comportino la contestazione di dazi e Iva che, distintamente considerati, superano la soglia di 10 mila euro o in presenza di una delle circostanze aggravanti del nuovo contrabbando”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Preoccupazione per le criticità entrate in vigore con il nuovo codice doganale dell’Ue

This entry was posted on Monday, October 7th, 2024 at 11:16 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

