

PORTI & DOGANE. Il presidente del Consiglio: mi rifiuto di pensare che si rischi il blocco

I doganalisti stanno già provando: il problema è l'interoperabilità

Per Giovanni De Mari la vera preoccupazione è la distorsione dei traffici verso i Paesi del Nord Europa: la Ue non ha armonizzato i controlli

Gli spedizionieri doganali, denominati anche doganalisti, sono pronti per l'appuntamento del 2011. La trasmissione dei dati dei manifesti merci in arrivo e merci in partenza non è un problema. Il problema è, invece, rappresentato dalla implementazione dei dati sicurezza, che gli armatori stanno già sperimentando, ma soprattutto dalla interoperabilità tra i diversi sistemi e dal dialogo tra i protagonisti della comunità portuale: terminalisti, agenti marittimi, case di spedizioni.

Le Autorità portuali sono chiamate a un compito assai arduo in quanto la messa in rete di un porto richiede tempi lunghi e alti costi.

Questo grosso problema può bloccare i porti? «Mi rifiuto di pensare che si rischi di bloccare le attività portuali – risponde Giovanni De Mari, presidente nazionale del Consiglio dei doganalisti – anche se queste criticità influiranno sul rallentamento dei flussi delle merci nei porti. Ci preoccupa, invece, il fenomeno della distorsione dei traffici commerciali verso Paesi nordeuropei che, con una base industriale ristretta, ad esempio l'Olanda con circa 800.000 imprese, sdoganano quantità enormi di merci, rispetto ad altri Paesi con una base industriale più ampia, tra



Il presidente Giovanni De Mari

quali l'Italia». «Spesso – conferma De Mari – parte delle merci sdoganate in Paesi del Nord Europa sono destinate a essere immesse in consumo in altri Paesi. Per l'Italia la fuga delle merci verso altri Stati membri determina una perdita di gettito fiscale e negative ripercussioni sull'indotto e sui livelli occupazionali nel settore della logistica. C'è da considerare, infatti, che mentre il 75% dei dazi percepiti all'atto dell'immissione in libera pratica delle merci affluisce al bilancio comunitario, il restante 25% va allo Stato che ne cura la riscossione».

«I vantaggi connessi a una posi-

zione geografica favorevole dei nostri porti – spiega ancora De Mari – vengono completamente annullati se poi i tempi di sdoganamento delle merci e i costi di movimentazione e verifica sono superiori rispetto ad altri Paesi. Attualmente non esiste, nell'Unione europea, un'armonizzazione del sistema dei controlli sulle merci. I singoli Stati membri li effettuano secondo modalità e tempistiche diverse. In Italia poi le verifiche sono eseguite da numerosi organi che spesso agiscono senza alcun coordinamento fra loro, provocando un rallentamento dei flussi di traffico e forti aggravii di costi per gli operatori».

Questo problema potrebbe essere risolto dallo sportello unico doganale, previsto dal nuovo Codice doganale comunitario approvato ad aprile 2008.

«In realtà – conferma De Mari – questo strumento, introdotto dal nostro legislatore nel 2004, a distanza di circa 6 anni non è entrato in vigore, in quanto manca il relativo decreto di attuazione. Alla base del ritardo, con ogni probabilità, le resistenze di una parte degli enti preposti ai controlli che non intendono rinunciare alle loro attribuzioni e poteri a favore dell'amministrazione doganale».

Da una parte, quindi, l'esigenza di favorire e accrescere il volume dei traffici, dall'altra la tutela degli

interessi del cittadino contro eventuali attentati alla sua salute e sicurezza. Le autorità doganali sono chiamate a quest'arduo compito. Difficile raggiungere un punto d'equilibrio per diversi fattori, non ultimo la salvaguardia degli interessi degli Stati membri.

«Le merci – continua De Mari – una volta sdoganate, possono circolare liberamente. Se un determinato Paese decide di privilegiare l'esigenza della facilitazione dei traffici e un altro quella di tutelare la sicurezza, è evidente che i flussi commerciali, per primi quelli illeciti, tenderanno a instradarsi nel primo. La merce si comporta un poco come l'acqua: si incanala verso quei punti d'ingresso che oppongono minori resistenze per scorrere più fluidamente».

Il doganalista deve fare in modo che tale passaggio avvenga celermente, permettendo allo stesso tempo le attività di controllo. Una missione importante cui compete un ruolo essenziale: partner affidabile dell'amministrazione doganale e insieme collaboratore dell'operatore economico per l'adempimento delle formalità doganali e per la pianificazione dei rapporti con le autorità doganali e gli altri organi di controllo. ■