



## 11 Marzo 2016 Porto Lotti

**L**a comunità portuale degli operatori de La Spezia, riconosciuta nella Spezia Port Service ([www.laspeziaportservice.it](http://www.laspeziaportservice.it)) lancia sui mercati internazionali una nuova sfida di sviluppo e di innovazione. Banchine lunghe che consentano di spostare gran parte delle operazioni portuali dal bordo mare all'interno del territorio, riservando gli spazi (ad alto valore aggiunto e alto costo) in cui avviene l'imbarco e lo sbarco dei container solo a queste operazioni e spostando tutto il resto (movimentazione, dogana, controlli), ma anche riempimento e svuotamento dei container in un'area raccordata con treno e camion, ad 8 chilometri di distanza.

*"In questo momento i porti e non solo italiani – ha affermato Bruno Pisano, in rappresentanza della community portuale di La Spezia – stanno subendo le conseguenze di una vera e propria rivoluzione industriale, frutto di una corsa esasperata alle concentrazioni, sia sul fronte delle grandi compagnie che dominano il mercato, sia dei carichi e quindi dei container trasportati in quantità sempre maggiori e convogliati su pochi hub portuali in grado di smistare questi carichi verso le destinazioni finali.*

*Per i porti Italiani e per La Spezia in particolare, si aggiunge l'effetto di un intreccio di fattori normativi, riorganizzazioni commerciali e tendenze di mercato che impongono la ricerca di un nuovo riposizionamento.*



*La Spezia*

*mento. E giunto il momento - aggiunge Bruno Pisano - di non subire passivamente i processi ma di tornare ad esserne protagonisti trasformando questi cambiamenti in opportunità".*

*"L'area di Santo Stefano Magra, conclude Pisano, può quindi rappresentare la chiave di volta anche per il sistema Italia per porre le fondamenta a un nuovo business logistico e industriale di cui benefici l'intero paese".*

Il convegno segna anche un punto di svolta nei rapporti fra terminalisti portuali, autorità portuale e operatori. Questi ultimi si pongono come elemento indispensabile di congiunzione fra il mercato delle merci e quello del trasporto container e come "paladini" di un nuovo modo di interpretare la logistica, che può diventare per l'Italia una delle principali chiavi di lettura dello sviluppo e dell'occupazione.

Area di Santo Stefano Magra, dettagli tecnici:

A Santo Stefano gli Spedizionieri ed i Terminalisti della Spezia hanno investito in modo rilevante.

Complessivamente l'area è di 1 milioni di mq suddivisa:

- 100.000 mq. di aree coperte magazzini
- 600.000 mq. di aree operative attrezzate
- 300.000 mq. destinati al Terminal intermodali
  - magazzini refrigerati e possibilità di allacci alle colonnine reefer;
  - terminal specializzati nella logistica integrata

e distribuzione su tutto il territorio nazionale;

- terminali dotati di mezzi e permessi per la gestione di carichi eccezionali.

### **La nuova frontiera informatica operativa**

A La Spezia gli operatori hanno lanciato una nuova piattaforma telematica che definiscono il "fast import" e che lega le fasi di preclearing con quelle di presvincolo. Sono state integrate le procedure di preclearing con quelle del presvincolo quindi di tutte le attività di presentazione dei documenti, necessari per il rilascio della merce, agli Agenti portuali delle Compagnie di navigazione prima dell'inizio delle operazioni di sbarco.

La chiave è stata lo sviluppo di un sistema informatico spezzino, inizialmente la piattaforma privata "Iport" finanziata dagli operatori, successivamente confluita in "APnet" le cui funzioni sono state sviluppate ed ampliate da Autorità portuale.

La Piattaforma Fast Import consente il dialogo in tempo reale fra tutti gli attori coinvolti (Compagnie di navigazione e loro agenti portuali, Terminalisti, Operatori doganali) su attività che partono dallo svincolo delle merci sino alla comunicazione al Terminal dell'avvenuto sdoganamento che anticipa il ricarico su camion o treno dei contenitori.

Le procedure appena descritte sono state sviluppate per non vanificare il vantaggio dello sdoganamento a tempo zero.

Anticipare i tempi con il pre-clearing rimane un esercizio fine a se stesso se non viene adeguatamente comunicato ed inte-

grato con le fasi operative successive che riguardano lo sbarco ed il ricarico delle merci su treni o camion per l'uscita immediata dei contenitori dal porto.

A La Spezia grazie all'unità di intenti tra tutti gli attori del mondo portuale ed al dialogo telematico sviluppato i risultati sono sotto gli occhi di tutti.

Il Convegno ha segnato l'esordio della community portuale del Porto spezzino rappresentata dagli Spedizionieri Agenti Marittimi e Doganalisti del Porto.

Gli operatori portuali hanno pensato di costruire a La Spezia un'alleanza di intenti, ma anche di aspettative e di volontà, ricono-



sciuta in La Spezia Porto Service, soggetto portatore di interessi forti, ma anche di competenze, di professionalità, diventata in poco tempo un'eccezionale elemento di coesione e riconosciuto dal cluster portuale. Ma vediamo nel dettaglio gli ospiti e i temi della giornata.

Il convegno è stato aperto da Giorgia Bucchioni in rappresentanza della community La Spezia Port Service, sono seguiti i saluti del sindaco de La Spezia Massimo Federici, del comandante della Capitaneria di Porto della Spezia Francesco Tomas, da Elvio La Tassa Delegato dell'Ufficio de La Spezia del-

l'Agenzia delle Dogane, dall'assessore regionale Edoardo Rixi e da Lorenzo Forcieri Presidente dell'Autorità Portuale de La Spezia. Sono seguite le relazioni del giornalista Gian Antonio Stella "Il plusvalore economico della Logistica", Francesco Parola Università di Genova "Come seguire la formula nord europea" e Bruno Pisano Ad di Sernav e rappresentante di Assocad "Il modello Spezia e il dry porto di Santo Stefano di Magra".

Successivamente la tavola rotonda a cui hanno partecipato il presidente di Fedespediti Roberto Alberti, il presidente di Federagenti Michele Pappalardo, il presidente di Confetra Nereo Marcucci il presidente di Anasped Massimo De Gregorio, l'AD di LSCT Michele Giromini, ed i rappresentanti spezzini degli spedizionieri del porto Alessandro Laghezza e degli agenti marittimi Andrea Fontana.

Massimo De Gregorio ha sottolineato gli aspetti positivi ma soprattutto le novità operative nel territorio nazionale legate all'introduzione del nuovo Codice Unionale Europeo. In particolare, ha precisato Massimo De Gregorio, le professioni degli spedizionieri doganali dovranno nei prossimi mesi affrontare nuovi modelli operativi che certamente apriranno una forte discussione e una necessaria riflessione sulle prospettive per l'intera categoria.

Il Convegno è stato concluso da Luigi Merlo in rappresentanza del Ministero dei Trasporti che ha trattato il tema della nuova riforma portuale.

**Massimo De Gregorio**

# Modalità di pagamento delle tasse di ancoraggio

**Circolare n. 20/d del 21.12.2015 provvedimento riepilogativo delle istruzioni tecnico-operative e procedurali fino a qui emanate inerenti il pagamento dei diritti doganali mediante bonifico bancario o postale**

Con la Circ. 20/D del 21.12.2015 l'Agenzia delle Dogane ha dettato ulteriori istruzioni sulle modalità di pagamento presso gli Uffici delle Dogane. In considerazione di quanto sopra il Consiglio Territoriale Spedizionieri Doganali della Liguria, nell'interesse degli operatori interessati, ha presentato alla Agenzia delle Dogane una memoria nella quale si chiede che anche il pagamento delle tasse di ancoraggio sia ammesso mediante utilizzo di conto di debito. Nella predetta memoria è stata richiamata l'attenzione su quanto segue:

- l'art. 34 del T.U.L.D. considera come "diritti doganali" tutti quei diritti che la Dogana è tenuta a riscuotere in forza di una Legge, in relazione alle operazioni doganali;

- l'art. 77 del T.U.L.D. stabilisce le modalità di pagamento o di deposito dei "diritti doganali";

- la legge n. 82 del 9.2.1963 (Revisione delle Tasse e dei diritti marittimi) e successive modificazioni ed integrazioni prevede:

- la tassa di ancoraggio delle navi che effettuano operazioni commerciali (sbarco e/o imbarco di merci)

- la tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate;

- il D.P.R. n. 1340 del 30.08.1966 prevede la riscossione da parte della Dogana:

- delle tasse di ancoraggio su ordini di introito rilasciati dall'Autorità marittima (art. 1);

- delle tasse marittime sulle merci accertate dalla Dogana sui documenti che le scortano (art. 36);

- il D.P.R. 28.05.2009, n. 107, che ha revisionato la disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, a norma dell'art. 1 – comma 989, della Legge

27.12.2006, n. 296, ed ha abrogato gli art. 1 - 2 - 17 -18 - 19 – 27 – 28 e 33 6, ed ha modificato la legge n. 82 del 9.2.1963 e successive modificazioni, prevede:

- all'art. 1 punto 1 che le navi che compiono operazioni commerciali in un porto, rada o spiaggia dello Stato o negli ambiti richiamati all'art. 3, comma 1, (gettito attribuito alle Autorità portuali come previsto dall'art. 1, comma 982, della Legge 27.12.2007, n. 296) sono soggette a pagare una tassa di ancoraggio per ogni tonnellata di stazza netta;

- all'art. 1 punto 9 che per la riscossione della tassa di ancoraggio si applicano le procedure di riscossione previste dall'art. 1, comma 199, della Legge 24.12.2007 n. 244.

In un recente incontro organizzato dalla Dogana di Savona – al quale ha partecipato anche il rappresentante della Capitaneria di porto, il Responsabile dell'Area Gestione Tributi Ufficio Dogane Savona ha comunicato le seguenti direttive operative:

In relazione alle tasse di ancoraggio, sulla cui natura di diritto doganale o meno si è in attesa di chiarimenti per verificare la possibilità dell'impiego del conto di debito, la modalità di pagamento deve essere:

A) quella ordinaria (registrazione A33 - stringa presso Cassa Dogana - bonifico - accreditalmento a sistema - quietanzamento).

B) bonifico bancario/postale sul conto corrente BPIOL del Ricevitore, attraverso il quale, salvo festivi o impiego del bonifico urgente, si ottiene un accreditalmento, di regola, nelle 24 ore successive, con successiva registrazione di A33 e quietanzamento.

C) assegno circolare nell'immi-

nenza della partenza della nave e qualora non vi sia tempo sufficiente per il disbrigo delle incombenze amministrative da parte degli operatori. Sarà cura della scrivente esaminare ogni criticità a riguardo.

Nel caso specifico, si richiama l'attenzione sul fatto che:

- la bolletta mod. A33 di pagamento della Tassa di ancoraggio dev'essere consegnata al Comandante della nave e che dev'essere esibita in ogni porto nazionale dove la nave può fare scalo nel periodo di validità;

- il mancato pagamento ovvero la mancata esibizione della predetta bolletta comporta, ai sensi dell'art. 7 del D.P.R. n. 1340 del 30.06.1966 - che alla nave non possono essere rilasciate le spedizioni (divieto di partenza).

Siamo a conoscenza che presso il porto di Taranto è ammesso il pagamento delle Tasse di Ancoraggio utilizzando il conto differito e precisamente:

- A33 n. 220 Z del 30.11.2015  
Conto di debito n. 2923 M

A93 n. 20

- A33 n. 64 B del 01.03.2016  
Conto di debito n. 10865 W

A93 n. 49

- A33 n. 65 D del 02.03.2016  
Conto di debito n. 10865 W

A93 n. 53

A tal fine si richiama l'attenzione sul fatto che l'ammissione al pagamento differito in quel porto è stato concesso prima della nuova procedura dettata dalla Circ. 20 D del 21.12.2015.

Ma per meglio interpretare quanto sopra è opportuno rifarsi al D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107 e le relative note.

Vincenzo Rovigi

**A**i sensi dell'articolo 69, primo comma, D.P.R. 633/1972 l'imposta è commisurata, con le aliquote indicate nell'articolo 16, al valore dei beni importati determinato ai sensi delle disposizioni in materia doganale, aumentato dell'ammontare dei diritti doganali dovuti, ad eccezione dell'Iva, nonché dell'ammontare delle spese di inoltramento fino al luogo di destinazione all'interno del territorio della Comunità.

Questo incipit di tipo normativo si ritiene necessario per argomentare quanto dibattuto all'interno della sentenza della Corte di Cassazione n. 23034/2015, in merito ad un accertamento nei confronti di una società esercente attività di trasporti marittimi. L'Agenzia delle entrate contestava, in riferimento alle prestazioni di trasporto internazionale dei beni in importazione, il fatto che all'atto di ingresso degli stessi nel territorio dello Stato, la contribuente non avesse previamente appurato che il corrispettivo, dovuto per la tratta nazionale, fosse stato dichiarato in sede doganale. Rilevante è stata la pronuncia della CTR Friuli Venezia Giulia, la quale ha affermato che "nel panorama normativo non rientra tra gli obblighi del vettore marittimo accertare e documentare l'effettivo assoggettamento ad IVA da parte della dogana della merce trasportata che non viene sdoganata da tale soggetto, ma è a carico dell'importatore che deve tener conto anche del costo del trasporto per determinare il valore doganale del prodotto". Da come si intuisce, l'oggetto della controversia si configura nel riconoscimento al vettore dell'incombenza relativa all'assoggettamento ad Iva da parte della dogana della merce trasportata. La sentenza citata contiene una lunga disamina che parte

## Trasporto di beni in IMPORT inapplicabilità IVA non automatica



innanzitutto dall'analisi dell'articolo 9, primo comma numero 2), D.P.R. 633/1972, il quale attualmente stabilisce che i trasporti relativi a beni in esportazione, in transito o in importazione temporanea, nonché i trasporti relativi a beni in importazione i cui corrispettivi sono assoggettati all'imposta a norma del primo comma dell'articolo 69 costituiscono servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali non imponibili. Attraverso l'analisi congiunta dell'articolo 69 e dell'articolo 9 viene assunta la tesi secondo la quale nel momento in cui si sostengono delle spese di inoltramento fino al luogo di destinazione all'interno del territorio della Comunità, queste concorrono a formare la base imponibile ai fini della dichiarazione di valore che l'importatore è tenuto a rendere all'atto dello sdoganamento dei beni importati. Alla luce di ciò le spese di trasporto su tratta nazionale, essendo già ricomprese all'interno della dichiarazione doganale, sono escluse da imponibilità. La pronuncia tra le varie motivazioni addotte segnala che:

- affinché sia possibile rivendicare

da parte del vettore la non imponibilità della prestazione, è necessario dimostrare che la stessa è stata inclusa nella dichiarazione doganale;

- il vettore non può limitarsi ad affermare la non imponibilità, dovendo invece provare che l'operazione si conclude con la consegna dei beni importati presso il luogo di destinazione finale.

Si noti che secondo la definizione adottata dal punto 18 dell'art. 4 del Regolamento CEE 2913/1992 (c.d. codice doganale) il dichiarante è la persona che fa la dichiarazione in dogana a nome proprio ovvero la persona in nome della quale è fatta una dichiarazione in dogana. La sentenza

infatti in tema di trasporto franco destinazione (trasporto comprensivo anche della tratta territoriale) riporta l'ipotesi nella quale è lo stesso importatore, in sede di dichiarazione del valore doganale, a stabilire il carattere "franco-destinazione" dello stesso. La citata decisione non esclude quindi, in tale ultima sede, la possibilità di comunicazione da parte dell'importatore. Nonostante ciò si è prescritto che la prova da fornire appartenga a tutti gli effetti al vettore, considerazione avvalorata ulteriormente dal periodo di seguito riportato: "È proprio il panorama normativo misconosciuto dalla CTR che porta a credere che il vettore possa andare libero dall'obbligo di assolvere il debito di imposta in conseguenza dell'inquadramento della prestazione nell'ambito previsionale dell'art. 9, comma 1, n. 2, D.P.R. n. 633, a condizione che il relativo corrispettivo sia stato tassato a norma del D.P.R. n. 633 del 1972, art. 69, comma 1". Pertanto, da quanto si evince, è la norma stessa che rende il vettore esclusivamente "responsabile" in sede di dichiarazione doganale.