



## **Fra porto e retroporto di La Spezia cancellate le “connessioni” doganali**

**La Community portuale denuncia: l’inspiegabile retromarcia priva lo scalo del suo più importante vantaggio operativo nel momento in cui altri “scoprono” i retroporti**

*Collegamenti fra porto e retroporto che consentissero di snellire le operazioni ai varchi portuali, decongestionare le banchine, decentrando rispetto al porto le operazioni di controllo doganale ed effettuandole direttamente in magazzini di aziende, consentendo fra l’altro, a operatori privati autorizzati e strettamente controllati, di mantenere le merci allo stato estero nei loro magazzini e quindi di effettuare nei tempi opportuni le operazioni di sdoganamento nei magazzini stessi*

Con questa innovazione già dieci anni addietro il porto di La Spezia, si era collocato all’avanguardia, come laboratorio di sperimentazione di nuove procedure in grado di conciliarsi con il mercato e con le esigenze di snellimento della logistica, di valorizzare il territorio con importanti ricadute occupazionali, consentendo a due operatori di gestire procedure doganali utilizzando tracciati precisi fra il porto di La Spezia e i magazzini di queste aziende collocati nel retroporto di Santo Stefano Magra.

Ma proprio ora che di corridoi doganali e di utilizzo razionale dei retroporti non solo come polmoni operativi di porti sempre più congestionati ma anche come basi logistiche per la merce (con i servizi in primis doganali che ne conseguono) si parla con sempre maggiore insistenza e che la stessa Agenzia Nazionale delle Dogane si dichiara intenzionata a promuovere l’innovazione, proprio da La Spezia, pioniere in materia, arriva un segnale di tipo diametralmente opposto che potrebbe generare giurisprudenza, trasformandosi in un precedente “macigno” per tutti i progetti di retroportualità in atto in Italia.

Anche se il Tribunale amministrativo regionale ha per ora sospeso l’efficacia del provvedimento, l’amministrazione doganale locale ha comunicato, anche per ragioni di carenza di personale, l’eliminazione di queste procedure dei due collegamenti doganali assegnati a operatori privati e la volontà di concentrare tutte le operazioni di custom clearance e di controllo sulle merci nel Centro unico servizi a Santo Stefano Magra. Stop quindi allo stoccaggio di merci allo stato estero e alla fluidità delle operazioni doganali, proprio nel porto che di questa fluidità aveva fatto in anni passati una delle motivazioni del suo successo operativo, con forte penalizzazione in sede locale visto che procedure doganali decentrate continuano a valere per operatori

---

insediati al di là dell'Appennino.

Secondo la Community portuale della Spezia è indispensabile una riflessione congiunta che coinvolga la pubblica amministrazione e anche l'Autorità di Sistema Portuale per evitare in loco un danno del tutto inatteso ma anche un'ipoteca anti-storica sull'operatività dell'intero sistema porto-logistico italiano che proprio in questi mesi, tardivamente, sembrava aver scoperto l'importanza strategica di una connessione razionale porto-retroporti e un'armonizzazione di servizi e procedure.