

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Quello che serve alla logistica italiana secondo Alsea

Nicola Capuzzo · Thursday, July 2nd, 2020

*Contributo a cura di Betty Schiavoni **

** presidente Alsea*

La fase 2 dell'emergenza pandemica Covid 19 si caratterizza, da un punto di vista politico, sociale ed economico per un vivace dibattito su cosa occorrerebbe all'Italia per superare non solo questo terribile momento ma anche l'immobilismo che ha caratterizzato il nostro Paese negli ultimi 20 anni.

Su una cosa commentatori, opinionisti e politici concordano. Occorre un deciso cambio di passo volto a: sburocratizzare e semplificare il Paese, riformare la giustizia e il sistema fiscale, incrementare la formazione e la ricerca e sviluppo, sbloccare i grandi cantieri, digitalizzare il Paese, attrarre investimenti esteri.

Come detto questi temi sono condivisi e, aggiungerei, sono noti da molto tempo, ben prima dell'esplosione della pandemia. Ma se non li si riempie di contenuti, non li si declina, restano lettera morta.

Provo quindi a rispondere alla domanda che mi è stata posta: logistica post covid, strategie, bisogni, attese.

Lo faccio con una parola: abbiamo bisogno di fare e di fare con metodo.

Non le imprese, che già fanno molto in condizioni proibitive, ma da parte delle forze politiche e sociali di questo Paese. Non vogliamo più tweet, annunci e programmi di lavoro (quanti ne abbiamo visti!). Vogliamo pochi obiettivi con il nome dei responsabili, il budget e il piano di lavoro temporale.

Per quanto concerne il nostro settore, dei trasporti delle spedizioni e della logistica, entro un po' più nel dettaglio, dichiarando fin da ora che abbiamo interesse anche ai temi generali ma che, per competenza e tempi, evito in questa sede di declinare.

Occorre creare dei parcheggi sicuri per i camion in prossimità dei nodi. In Italia sono stati realizzati porti, aeroporti ma non le strutture di "servizio". Mancano parcheggi sicuri a Malpensa, a Segrate a Genova e a Vado Ligure.

Restando sulla strada occorre terminare rapidamente la Pedemontana lombarda e migliorare le connessioni con l'aeroporto di Malpensa. È impellente la realizzazione della gronda di Genova di cui si sente la necessità da decenni e che oggi diventa fondamentale.

In merito al trasporto aereo occorre anzitutto avere presente che le imprese di spedizioni che consolidano le merci da spedire via aerea sono tuttora localizzate intorno a Linate. Occorre incentivare il trasferimento di dette imprese nella zona di Malpensa avendo ben chiaro che, allorché si decise di creare Malpensa 2000, vi fu una visione miope che non incentivò il trasferimento di dette imprese a Malpensa. Anzi, gli alti costi degli uffici ne disincentivò il trasferimento. Questa spinta a localizzarsi intorno a Malpensa consentirebbe di ridurre il traffico che da Segrate va verso l'aeroporto varesino tutti i giorni togliendo migliaia di camion dalle strade tutte le settimane. Paradossalmente occorrerebbe regalare i magazzini intorno a Malpensa agli spedizionieri che decidessero di spostarsi in questo contesto.

Occorre avere una compagnia di bandiera efficace ed efficiente che abbia il trasporto aereo merci come obiettivo statutario da perseguire così come lo hanno Lufthansa e Air France, compagnie che rivestono un ruolo strategico nello sviluppo degli scambi commerciali di Germania e Francia.

A livello ferroviario occorre accelerare nella realizzazione di Milano Smistamento e di Brescia con le opere che ne giustificano l'esistenza: in primis il terzo valico ed il raddoppio della linea di servizio (Voghera Pavia), poi con le opere che portano verso la Svizzera. Contestualmente è necessario abbandonare fantasiose proposte di creazione di nuovi retroporti ad Alessandria, Arquata Scrivia e altri ancora, anche perché ci sono già strutture utili in questo senso: oltre a quelle citate di Milano Smistamento e Brescia ci sono Torino Orbassano, Novara, Mortara, Melzo, Busto Arsizio e Piacenza, solo per restare all'interno della Regione Logistica Milanese.

Occorre poi rendere le manovre ferroviarie competitive laddove spesso rappresentano un onere insostenibile.

A livello marittimo serve concentrare le risorse su quelle utili. Fermo restando l'esistente, non creiamo nuove cattedrali nel deserto. I nostri porti hanno capacità per milioni di TEUS: il problema italiano non è la capacità dei porti, sovradimensionata soprattutto con l'entrata in opera di Vado, ma le connessioni. Raggiungere Malpensa e i porti liguri è un'impresa, senza citare i problemi che attanagliano i trasporti eccezionali, laddove i grandi macchinari rappresentano una voce fondamentale dell'export italiano.

Occorre poi snellire le procedure con la

1. Realizzazione del SUDOCO. Per effettuare un'operazione di import/export, gli operatori debbono presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni, trasmettendo ad ognuna informazione e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari. In assenza di un efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, costi e tempi della frammentazione ricadono sulle imprese. Il Sudoco fungerebbe da punto unico di controllo, coordinato dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con risparmio di tempi e costi per l'Amministrazione Pubblica e gli operatori.
2. Armonizzazione dei controlli puntando sulla compliance delle imprese. In pratica le imprese che garantiscono elevati livelli di sicurezza devono essere premiate con un numero inferiore di controlli nelle operazioni di import ed export
3. Occorre superare il riscontro delle merci della Guardia di Finanza, trattandosi di una duplicazione dei controlli eseguiti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Ma, come detto, occorre anzitutto prevedere che ognuno di questi punti abbia un responsabile, un budget ed un piano di lavoro temporale. Senza, resteremmo fermi alla politica dei tweet, degli annunci e, ahimè, dei decreti da centinaia di pagine che necessitano di decine e decine di decreti attuativi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, July 2nd, 2020 at 5:05 pm and is filed under [Featured](#), [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#)

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