

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pisano (Aspedo): “I controlli alle merci si spostino dalle spedizioni alle imprese”

Nicola Capuzzo · Thursday, July 9th, 2020

Bruno Pisano, amministratore di Sernav nonché presidente dell'Associazione Spezzina Doganalisti (Aspedo), commentando la ricerca sulla competitività della Regione Logistica Milanese condotta dall'Università Liuc e presentata ieri dalla camera di Commercio di Milano, ha fatto il punto su tutto ciò che funziona e su quello che andrebbe migliorato in tema di controlli alle merci che arrivano in Italia.

Partendo dal dato del tempo medio di sdoganamento delle merci contenuto nel World Logistics Index e che per l'Italia risulta in media pari a due giorni, in linea con la Spagna, ma peggio di Germania e Francia nonché molto distante dall'irraggiungibile Olanda che in meno di un giorno completa tutte le attività doganali. “Questo gap – ha affermato – si è notevolmente ridotto rispetto agli anni scorsi per l'Italia e questo a conferma del miglioramento delle procedure e dell'attività messe in campo dall'Agenzia delle Dogane soprattutto con l'informatizzazione dei processi e la ricerca di procedure innovative. Con il pre-clearing addirittura viene azzerato il tempo di sdoganamento della merce una volta scaricata in banchina”.

Entrando però nel dettaglio di quei due giorni necessari in media per sdoganare la merce in arrivo in Italia “questi dati – ha precisato Pisano – in realtà stridono rispetto al 92,6% delle operazioni doganali che vengono effettuate dall'Agenzia entro 5 minuti”. Quel 92,6% “è infatti la conferma dell'enorme passo avanti compiuto nel nostro Paese dalle Dogane grazie alla totale informatizzazione del dialogo perché tutti gli operatori economici e intermediari dialogano con l'Agenzia in via telematica”.

Come si arriva allora ai due giorni di media riportati nella ricerca? Per capirlo bisogna affrontare il tema delle verifiche fisiche alla merce effettuate in media nel nostro paese. “In Italia abbiamo circa il 3,3% di verifiche e controlli sulle merci che, anche se in maniera minore rispetto al passato, continua a essere un dato molto maggiore rispetto alla media del 2,86% del resto d'Europa e quasi il doppio rispetto a Germania e Paesi Bassi” ha aggiunto. “Bisogna però evidenziare il fatto che la filosofia delle verifiche in questi paesi porta a effettuare diversi controlli sul territorio e, visto che nei porti di Germania e Olanda transita un volume enorme di merci non destinate al consumo locale, è evidente che la possibilità di effettuare i controlli sul territorio rende più agevole l'attività. Contrariamente a quanto avviene invece in Italia dove la frammentazione che abbiamo delle Pmi ha da sempre reso complicato effettuare controlli sul territorio. Il fatto poi che la quasi totalità delle

merci che transitano attraverso i nostri scali sono destinati al consumo sul territorio nazionale storicamente e culturalmente ha portato a effettuare i controlli sulla linea doganale”.

Queste spiegazioni servono a evidenziare che i numeri nudi e crudi non danno esattamente la misura della differenza fra i controlli effettuati in Italia e la media europea e che probabilmente la situazione è leggermente meno peggio rispetto a quanto potrebbe apparire da una prima lettura delle risultanze contenute nella ricerca.

Più che la corsa all’abbattimento delle percentuali di controllo è probabilmente più importante, secondo il vertice di Sernav, migliorare le procedure di controllo. “Le procedure sostanzialmente scontano due grosse difficoltà: la prima è la frammentazione degli entri preposti. Sono fino a 18 le amministrazioni che effettuano controlli sulle fasi di sdoganamento” ha detto. “Ma la cosa ormai quasi grottesca nel terzo millennio in cui viviamo è che queste amministrazioni non dialogano fra loro. Hanno sistemi informatici separati, logiche di controllo diversificate, analisi dei rischi difformi (alcune amministrazioni addirittura basano ancora l’analisi dei rischi su controlli manuali e quindi sulla discrezionalità dei singoli funzionari), orari degli uffici diversi e questo porta all’assurdo che su una spedizione non è raro che più amministrazioni effettuino controlli in fasi successive e completamente scoordinate fra loro aumentando costi e tempi di sdoganamento e abbattendo quella che è l’efficienza del sistema”.

La risposta per risolvere tutto questo in realtà esiste già e si chiama Sportello unico dei controlli alla merce (Sudoco): “La norma è stata licenziata già negli scorsi anni ma purtroppo – ha ricordato Pisano – siamo ancora in attesa della firma dei decreti attuativi che ci viene promessa continuamente e speriamo che possa essere in dirittura d’arrivo per fare davvero un salto di qualità. Per quanto riguarda la frammentazione dei controlli siamo rimasti al secolo scorso”.

C’è poi il tema dei corridoi doganali che hanno di fatto portato i porti nell’hinterland avvicinando il mare ai punti di distribuzione logistica dell’interno con procedure estremamente competitive. “Milano e la provincia sono la zona meglio collegata con i porti liguri e questo sistema è stato particolarmente utile in epoca Covid perché con le aziende chiuse abbiamo evitato di far stazionare contenitori nei porti rischiando l’intasamento e spostandoli grazie ai corridoi doganali verso l’interno” sono state le parole dell’esperto operatore spezzino.

Che ha parlato anche degli scanner come “un grande strumento utilizzato purtroppo solo parzialmente nei porti con procedure molto lente e farraginose quando in realtà erano nati per sostituire i controlli fisici. Quindi una maggiore diffusione dei controlli scanner, che invece di sommarsi ai controlli fisici li sostituiscano, sicuramente potrebbero efficientare in termini di tempi e costi i controlli doganali”.

Oltre alla già citata frammentazione dei controlli e alla mancanza di coordinamento fra enti di controllo, la carenza di personale in dotazione da parte della pubblica amministrazione è un altro punto di debolezza del sistema. Anche per questo “è importante spostare l’oggetto dei controlli dalla spedizione, che sono diventate troppe da monitorare con la globalizzazione, ai soggetti che le effettuano, quindi certificare la *compliance* doganale dei vari operatori per abbattere le percentuali di controllo sulle merci da loro spedite” ha sottolineato Pisano. “Questo è il percorso che dovrà portarci in futuro a un ulteriore miglioramento sulla fase dei controlli ed è una partita estremamente importante che vede uniti i privati e l’amministrazione pubblica. Quest’ultima dovrà rendere più fluidi i controlli avvalendosi semmai del supporto di operatori professionisti che possano asseverare le documentazioni e le certificazioni rendendo più agevole il lavoro della

Dogana”.

Anche i caricatori e i ricevitori della merce hanno però compiti a casa da fare: “Estremamente importante diventa anche la crescita delle aziende, un salto culturale che nel nostro Paese ancora devono completare in tema di *customs planning* perché oggi c’è tuttora una tendenza da parte delle imprese a non farsi carico del problema doganale e a delegarlo a intermediari e a professionisti esterni. Le aziende devono invece comprendere il tema doganale in termini di rischio e di conoscenza delle normative per poter raggiungere un livello di *compliance* doganale che consenta loro di conseguire certificazioni (Aeo e l’esportatore autorizzato) utili per rendere più fluido il processo dei controlli in fase di importazione ed esportazione”. Su 270mila esportatori in Italia, solo 1.500 oggi sono certificati Aeo (Authorized Economic Operator), quindi in grado di beneficiare di un abbattimento dei controlli sulle merci in importazione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, July 9th, 2020 at 1:53 pm and is filed under [Interviste](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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