



LA LOGISTICA IN EXPORT È CONTROLLATA DA SPEDIZIONIERI STRANIERI

Made in Italy in mani estere

A lanciare l'allarme è l'Agenzia delle Dogane. Ma il ministro Paola De Micheli preannuncia il prolungamento al 2021 di alcune misure di sostegno ai trasporti

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

È quasi tutto in mano agli stranieri il trasporto delle merci made in Italy. Tre container su quattro carichi di prodotti nostrani vengono spediti e trasportati da operatori logistici stranieri. Con un'enorme perdita di reddito e di lavoro per il nostro Paese. A lanciare l'allarme è Marcello Minenna, direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli: «Nel settore delle importazioni la filiera tutto sommato è integrata, ma non va bene che nella fase dell'esportazione il 70% non lo sia. Non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando si va in uscita con la merce», è il monito che ha lanciato dal palco della Naples Shipping Week durante l'assemblea 2020 di Assoport. «In altri termini vengono a prendersi le merci presso le nostre strutture di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che spesso e volentieri non sono nazionali. Tutto ciò fa parte dell'internazionalizzazione: la catena del valore si sposta, includendo anche la parte dell'export. Ci troviamo di fronte al trilemma logistica - pil - commercio globale, su cui bisogna mettere la testa e intervenire».

Nel dietro le quinte tuttavia

qualche spedizioniere a bassa voce commenta dicendo: «Quando chiediamo a un cliente perché compra la merce con consegna franco destino o vende franco fabbrica la risposta è sempre la stessa: non vogliono avere rogne con la Dogana». In realtà i tempi

di sdoganamento delle merci in Italia sono nella quasi totalità dei casi molto brevi. La questione ruota attorno al disinteresse delle imprese italiane a controllare la logistica delle merci e allo sordinamento esistente fra le diverse autorità che devono effettuare i controlli alle merci. Minenna ha ben presente il problema, e infatti ha parlato di «uno sforzo innovativo necessario». Aggiungendo poi: «Oggi in Italia esistono 133 controlli distribuiti su 17 pubbliche amministrazioni. Che diventano 400 su 27 pubbliche amministrazioni se prendiamo tutta la filiera logistica di merci e vettori. Se invece ci spostiamo in Olanda i controlli su tutta l'intera filiera logistica di merci e vettori sono 80».

A proposito dei porti italiani «nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati,

crocieristica ferma. Hanno retto i rotabili e i container con un calo solo del 3%», ha sottolineato



nella stessa occasione Daniele Rossi, presidente di Assoport. «I traffici perduti non si possono recuperare, ma dobbiamo mitigarne l'impatto negativo, soprattutto sui lavoratori».

A rassicurare il comparto ha però provveduto il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli: «È del tutto evidente che siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema, ma tutti insieme dobbiamo continuare ad agire, ascoltare e provare a fare la sintesi», ha dichiarato chiudendo l'assemblea di Assoport. «Il tutto al fine di implementare le misure temporanee emergenziali che abbiamo previsto per il 2020 e sulle quali occorrerà a breve fare una riflessione per immaginare di prorogarle almeno per il primo semestre, del 2021».

Il treno legislativo dove saliranno le prossime misure di sostegno

sarà la Legge di Bilancio il cui iter prenderà avvio il prossimo 15 ottobre. «Vi chiedo di elaborare a stretto giro un approfondimento sulle misure che abbiamo messo in campo durante l'emergenza», ha concluso De Micheli rivolgendosi alla platea di istituzioni e imprese a vario titolo coinvolte nella logistica italiana delle merci. «Potrete così darmi un ritorno su quali sono state più efficaci, su cui poter fare il punto anche per il 2021, e quali invece hanno bisogno di una revisione in termini attuativi o normativi perché magari hanno avuto un effetto di efficacia inferiore rispetto alle aspettative». Larga parte delle misure di sostegno all'economia portuale sono state inserite dal Governo prima nel decreto Cura Italia e poi nel decreto Rilancio. Fra queste figurano sospensioni

dei canoni concessori, differimento del pagamento dei diritti doganali, misure di sostegno a ormeggiatori e lavoratori portuali ecc. (riproduzione riservata)