

La burocrazia frena i traffici italiani venti giorni per muovere un container

Tra documenti e procedure doganali complesse, le merci nel nostro paese restano parcheggiate a lungo sia in entrata che in uscita. E così porti, aeroporti e ferrovie perdono ogni giorno la gara con i più efficienti scali del Nord Europa

CHRISTIAN BENNA

Milano

Dall'Italia non si esce né si entra. Almeno non tanto facilmente. E non prima di passare tra le forche caudine delle carte bollate, per ben 17 procedure doganali, ognuna indipendente e autonoma rispetto alle altre, che impiegano circa tre settimane per rilasciare il nulla osta e il via libera per salpare. Nei porti italiani ci vogliono in media 20 giorni per movimentare un container in esportazione e 18 in importazione.

Tempi biblici, denunciati ancora una volta dagli Stati generali della logistica e dell'autotrasporto che si sono riuniti scorsa settimana a Fiera Milano, rispetto ai 5-7 giorni della Danimarca o dell'Olanda. Non va meglio negli aeroporti, dove ci vogliono 50 documenti appiccicati per spedizione aerea allungando la partenza di 24 ore contro la media di 4 ore del resto dell'Europa. E anche sui binari, secondo gli operatori, si procede con lentezza, con l'aggravante di una mancanza di volontà di rilanciare il traffico merci. Il tutto con un impatto non solo economico, ma anche ambientale: in Italia circa il 66%

delle merci viaggia su gomma e solo il 4% dei trasporti su distanze superiori ai 500 chilometri utilizza le navi. Per togliere il freno alle lungaggini burocratiche che ingabbiano l'export, il 2 dicembre sarà presentato al governo il nuovo Piano Nazionale sulla Logistica, un programma in una cinquantina di punti, che prevede anche la nascita di un'autorità di settore, da mettere in campo da gennaio 2011 in poi.

L'obiettivo dichiarato, e condiviso dal sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, è recuperare almeno il 10% del gap logistico (40 miliardi di euro) accumulato con il resto del continente. Un recupero che progressivamente sarà valorizzato, si augurano tutti, dalla realizzazione delle nuove infrastrutture. Lo stato dell'arte, sul fronte dei porti, è drammatico. Due milioni e mezzo di container passano dal Nord Europa anziché arrivare direttamente in Italia, proprio per aggirare le inefficienze del sistema paese. Si tratta di transiti sottratti all'economia che valgono circa 7 miliardi di euro, pari a mezzo punto di Pil.

Dice Fabrizio Dallari, direttore di C-Log, il Centro di ricerca logistica dell'Università Carlo Cattaneo: «In Italia ci si arrovella su co-

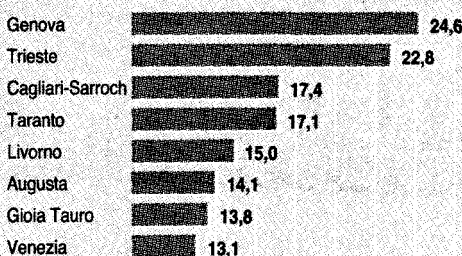
me guadagnare competitività, quando perdiamo pezzi di prodotto interno lordo per colpa di burocrazia e piccoli interessi corporativi. Da anni si parla di uno sportello unico doganale che possa accorpare i 17 enti portuali, una misura necessaria per snellire le procedure, ma che resta ancora al palo». Lo scenario futuro previsto da Dallari, nel caso non venissero presi provvedimenti a breve termine, è da sudori freddi per tutta l'economia italiana. «La concorrenza del Nord Europa è già una spina nel fianco che sta spostando traffici dall'Italia verso settentrione. Ma oggi si stanno attrezzando anche i porti del mediterraneo, pensiamo a Tangeri in Marocco a Port Said in Egitto. Basterebbe che uno dei grandi operatori di base nel nostro paese, come Maersk a Gioia Tauro o Evergreen a Taranto, decida di levare le tende per farci perdere altri punti di Pil». Il tutto si somma a un problema generalizzato sul comparto logistico, da quello aeroportuale, «anch'esso fortemente frenato dalla burocrazia, e un traffico su rotaia nel quale il monopolista sta smantellando le sue attività, più di 40 scali merci sono stati dismessi nell'ultimo anno, per investire risorse nelle tratte del traffico passeggeri più redditizie».

Per Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, una delle possibili soluzioni ai problemi del mal di burocrazia sta nel «decentramento delle competenze ad ogni singolo porto e l'organizzazione di un sistema di coordinamento tra tutti gli attori istituzionali» anche perché non tutti i porti sono uguali. «A Venezia infatti un container in export viene in media sdoganato e quindi inoltrato in circa 4 o 5 giorni con picchi positivi di anche un solo giorno». Per accelerare le procedure, Nereo Paolo Marcucci, presidente di Assologistica, ha preso carta e penna e inviato una lettera cortese ma decisa al ministero dei trasporti, in merito ai periodi di franchigia e agli indennizzi dovuti per il ritardo nelle operazioni di carico e scarico nei porti, interporti e terminal ferroviari. Perché oltre al danno si aggiunge la beffa: a pagare i costi delle lungaggini burocratiche sono chiamati gli operatori logistici. «Oltre tre giorni scatta l'ammenda da versare agli autotrasportatori che devono sostare per giorni prima di scaricare la merce. Una situazione non più sostenibile che ci auguriamo che il nuovo Piano Nazionale della logistica possa mettere fine, inaugurando al più presto lo sportello unico doganale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il traffico totale nei porti italiani

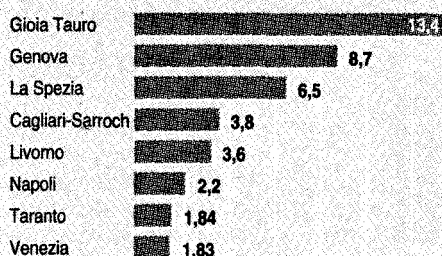
In milioni di tonnellate



Fonte: elab. Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

Il traffico di contenitori nei porti italiani

In milioni di tonnellate



Fonte: elab. Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

Il risultato finale avvantaggia ancora gli spostamenti su gomma

A dicembre verrà presentato al governo il Piano nazionale sulla logistica