

# Sistemi di Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

**POLITICA DEI TRASPORTI**

## **PORTI & LOGISTICA**

**Le nuove strategie per il terminal container di Vado Ligure**

di Rino Canavese

**Breve nota sul sistema ferroviario portuale**

**Il sistema urbano portuale di Brindisi e il suo waterfront**

di Donato Caiulo

**I porti «core» della Rete Ten-T**

di Valeria Battaglia

**La portualità nel Piano della Logistica**

**LOGISTICA**

**Interscambio e pallet pooling tra funzionalità e convenienza**

di Silvio Beccia

**INFRASTRUTTURE**

**2020 Future Value Chain: costruire le strategie del nuovo decennio**

di Claudia Nicchiniello

## Ma quanto contano le dogane per la competitività delle imprese?

Nell'attuale scenario industriale, una delle variabili che condizionano maggiormente la competitività delle imprese è costituita dalla rapidità di scorrimento delle merci in entrata od uscita dal territorio nel quale sono localizzate.

Il panorama competitivo moderno infatti, è caratterizzato da dinamiche concorrenziali che vanno ben oltre la logica del confronto tra singole imprese, per coinvolgere interi sistemi-Paese dove fattori di politica economica, industriale, fiscale e regolamentare si prestano ad essere utilizzati come tante leve sulle quali è possibile agire per attrarre nuovi investimenti e traffici commerciali.

### IL RUOLO FONDAMENTALE DELLE DOGANE

Entro tale contesto un ruolo fondamentale lo rivestono le dogane, le quali alle tradizionali funzioni di natura fiscale e di presidio della regolarità del commercio internazionale, affiancano oggi delicati compiti di sostegno ai traffici, nell'ambito di catene logistiche che si presentano sempre più estese a livello geografico e frammentate tra un numero eterogeneo di soggetti che operano al loro interno. Compito dell'amministrazione doganale è di conseguenza quello di predisporre tutte le condizioni necessarie affinché le merci scambiate dalle nostre imprese con l'estero entrino od escano rapidamente dal territorio nazionale senza subire intralci che nuocerebbero alla regolare immissione delle stesse all'interno delle linee di produzione o delle catene di distribuzione, con tempi morti e soste aggiuntive negli spazi di custodia doganale che farebbero unicamente lievitare i costi.

Quest'aspetto, contrariamente a quanto generalmente si crede, non riguarda solo l'*export*, ma soprattutto l'*import*, essendo quella italiana un'economia prevalentemente di trasformazione e di assemblaggio, in cui le nostre imprese hanno la continua necessità di alimentare i propri cicli produttivi con materie prime e prodotti semilavorati provenienti dall'estero.

La diffusa tendenza manifestata dalle imprese di tutto il mondo a lavorare con livelli minimi di scorte e cicli di vita dei prodotti sempre più brevi, rendono inoltre le filiere particolarmente sensibili, in quanto un semplice ritardo su un singolo anello della *supply chain* può riverberarsi anche su tutti gli altri, rallentando la movimentazione delle merci, con tempi dilatati di esecuzione degli ordini e costi che in ultimo dovranno essere sopportati dal consumatore finale. Accelerare lo scorrimento delle merci lungo le catene di fornitura internazionali non risponde però

unicamente ad una logica di riduzione dei costi per le imprese. È una condizione essenziale per rendere competitivo l'intero sistema economico nazionale nell'ambito dell'attuale contesto dell'Unione Europea.

L'inserimento del nostro Paese all'interno di un Mercato Unico, ossia di uno spazio privo di barriere interne all'interno del quale le merci, una volta introdotte, possono circolare liberamente, spinge infatti gli operatori comunitari a canalizzare i loro traffici attraverso quegli Stati membri in grado di offrire procedure più spedite e meno costose e di garantire un flusso più rapido delle merci attraverso i confini dell'UE.

Questo rischio, tanto più reale per un Paese come il nostro, che rappresenta una delle più importanti frontiere esterne dell'UE, è aggravato da pesanti ritardi strutturali ed organizzativi e soprattutto da un'eccessiva segmentazione di competenze tra i numerosi enti di controllo, la quale oltre a dilatare i tempi delle verifiche sulle merci - spesso duplicandoli - aumenta i costi per la movimentazione delle stesse.

### PROCEDURE SEMPLICIE ED EFFICIENTI

Si rende pertanto necessario predisporre procedure doganali - e, più in generale, di commercio estero - semplici ed allo stesso tempo efficienti, tali cioè da consentire un flusso regolare nella circolazione delle merci, senza intralci o ritardi che non siano strettamente giustificati dalle necessità di monitoraggio e controllo.

La semplificazione (complice l'informatica), la deburocratizzazione e la reingegnerizzazione delle procedure amministrative è infatti la prima leva sulla quale occorre agire per recuperare competitività e generare un effetto di attrazione dei traffici. Le soluzioni per realizzare ciò, sono molteplici e dipendono dalla messa in opera di una serie di azioni che possono essere riassunte come segue:

- utilizzo sempre più ampio delle dichiarazioni telematiche in luogo di quelle cartacee;
- razionalizzazione dei processi, della procedure, della documentazione, delle informazioni e delle infrastrutture (in specie quelle immateriali), per la trasmissione dei dati inerenti alle operazioni di commercio estero;
- creazione, per quelle categorie di operatori di provata affidabilità, di corsie agevolate (*fast track*) per lo svolgimento delle formalità amministrative e dichiarative;

- creazione, nella stessa logica di cui al punto precedente, di speciali azioni di partenariato con categorie qualificate di intermediari dell'operatore economico;
- riduzione dell'incidenza delle verifiche fisiche e documentali sulla merce e loro posticipo dal momento dell'immissione in libera pratica a quello dell'immissione in consumo, con spostamento a valle dei controlli, da condurre direttamente in azienda o presso la rete commerciale/distributiva, tramite verifiche a posteriori ed *audit* sistemiche (relative cioè non alla singola operazione compiuta dall'impresa, ma al complesso delle attività da essa svolte entro un determinato arco temporale);
- interconnessione dei sistemi telematici di tutti gli enti ed agenzie amministrative che intervengono nelle operazioni commerciali con l'estero, con la canalizzazione dei flussi informativi relativi all'ottenimento della documentazione legata all'interscambio (es. licenze, nulla osta, autorizzazioni, ecc.), verso una piattaforma informatica unica, accessibile via web, che convogli tutte le richieste presentate dagli operatori verso le amministrazioni ai vari organismi enti competenti, in modo da generare una risposta coordinata da parte delle stesse da ritrasmettere all'operatore attraverso un'unica comunicazione (approccio *single window* od «interfaccia unica»);
- affidamento della supervisione dei controlli ad un'unica *lead agency* che coordini le verifiche condotte da tutti gli enti coinvolti nel relativo ciclo (approccio «sportello unico doganale» o *customs one-stop-shop*), scandendone modalità e tempi, in modo che gli stessi vengano eseguiti in maniera integrata, ossia nello stesso momento, e soprattutto all'interno dello stesso luogo;
- armonizzazione dei sistemi di analisi dei rischi in uso da parte dei vari organismi di controllo, al fine di una maggiore coerenza ed efficacia degli stessi;
- anticipazione delle informazioni necessarie per la conclusione dell'operazione di sdoganamento ad una fase anteriore rispetto a quella dell'arrivo fisico delle merci (per l'importazione) o ad un momento precedente rispetto alla loro partenza (per l'esportazione).

Questi sono alcuni dei argomenti trattati dal volume «Controlli doganali e competitività economica», autore: Danilo Desiderio, editore Giappichelli e par-



te della Collana «Dogane e Commercio Estero» del Centro Studi e Servizi del Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali, il quale approfondisce le tematiche sopra descritte aprendo un confronto tra le esperienze maturate dagli altri Paesi del mondo, con un focus particolare alle migliori prassi avviate dagli altri Stati membri dell'Unione europea. Il libro può essere acquistato in tutte le librerie, presso il Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali di Roma ([info@cnsd.it/](mailto:info@cnsd.it/)) ed anche sul sito della casa editrice.

Danilo Desiderio  
**Controlli doganali  
 e competitività economica**  
 G. Giappichelli Editore  
 Torino, 2011  
 pp. X-170 € 19,00