



Perché è urgente una riforma fiscale per il nostro Paese

di Cosimo Ventucci

Come abbiamo accennato nel recente incontro di Savona (vedi newsletter nr. 4 ndr) il crollo economico del 2007 non è ancora superato ed anche se ci si affanna a vedere barlumi di luce, i cultori dell'economia hanno opinioni contrastanti.

Infatti, gli economisti che sono ottimi analisti del passato, che sanno spiegarci le cause e le modalità con cui l'economia mondiale si è mossa e si muove, che analizzano le varie trasformazioni delle strutture economiche e la geografia stessa dello sviluppo, purtroppo del domani non hanno certezza; diversamente sarebbero tutti ricchi sfondati! Ci dicono che mentre l'economia postroosveltiana si è fondata sullo sviluppo, quella reaganiana sull'accumulazione. Accenno a questi assunti economici affinché ci si renda conto dell'impegno degli economisti a comprendere la trasformazione del capitalismo che, in questi ultimi sette anni, ha attanagliato il sistema economico mondiale. Le suddette due posizioni ideologiche, ed il rapporto che hanno avuto con gli Stati, hanno fatto la differenza fra i due capitalismi e oggi l'Europa tende a proteggere "l'accumulazione", con il rischio di alterare il significato stesso della globalizzazione e senza riguardo alla disoccupazione.

Da parte nostra, quali superficiali conoscitori della macroeconomia, non possiamo non condividere la riflessione di un nostro illustre studioso il quale osserva che, come il miope ha bisogno degli occhiali, così i capitalisti hanno bisogno dello Stato; purtroppo non sempre le leggi dello Stato supportano l'economia, anzi, capita che lo Stato condivida la miopia dei capitalisti. È chiaro che abbiamo bisogno di riforme per am-



denare il nostro "sistema Paese" ed una delle prime deve essere certamente la riforma fiscale; senza di essa i nostri confini, continueranno a sottostare alle regole dei controlli doganali europei fatti su misura per i Paesi che si affacciano sul Baltico.

A Milano, con l'imminente Expo, ci troviamo alle porte di un evento di risonanza mondiale che, siamo sicuri, sarà un successo; tuttavia, a fronte di una certezza, per il resto, siamo ancora sommersi da dubbi su cosa accadrà domani.

Per quanto riguarda la nostra attività professionale non possiamo non denunciare la morbosa attenzione, da parte delle autorità mondiali, competenti nel comparto del commercio internazionale, circa il concetto della rappresentanza in Dogana, quasi che questo aspetto della rappresentanza, nella transazione mercantile, penalizzi lo scambio delle merci, ipotizzando una gestione del settore avulsa dalla presenza di un tecnico specializzato nel groviglio dei controlli di confine che tutti sanno non riguardano solo la Dogana. La Confiad, di cui De Gregorio è Presidente, si sta muovendo con intelligenza e noi Doganalisti ci siamo e non temiamo il 2016, né le beghe che spesso ci creano gli Stati che hanno una fiscalità diversa dalla nostra, come i Paesi Bassi o, addirittura, chi è ai margini dall'esperienza europea come il Regno Unito; e siamo pronti a dare un contributo fattuale alla speditezza dell'interscambio tenendo bene a mente la tutela degli interessi di questa nostra grande Italia.

Un grazie a Cristiana Muscardini

Deputata del Parlamento europeo, rieletta per la quinta volta nel 2009. Membro della Conferenza dei presidenti; della Commissione per il commercio internazionale; della Commissione per i diritti della donna e l'uguaglianza di genere; della Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare; della Delegazione alle commissioni di cooperazione parlamentare UE-Kazakistan, UE-Kirghizistan e UE-Uzbekistan e per le relazioni con il Tagikistan, il Turkmenistan e la Mongolia; della Delegazione all'Assemblea parlamentare Euromediterranea; della Delegazione all'Assemblea parlamentare paritetica ACP-UE.

“Come sappiamo, Cristiana Muscardini, ha preso la decisione di lasciare il Parlamento Europeo. Innumerevoli sono state le battaglie che ha portato avanti per la nostra categoria. È così che ANASPED la ringrazia per quanto ha fatto nel corso dei suoi 5 mandati. Nella consapevolezza che la forza di lottare non viene mai meno a coloro i quali ce l'hanno dentro siamo tutti certi che sentiremo ancora la sua VOCE, magari assieme alla nostra. Grazie Cristiana”!

Estratto dell'intervento di Cristiana Muscardini Cernobbio 6 Giugno 2014

In Italia come in Europa il problema principale resta la disoccupazione intesa sia come disoccupazione giovanile che come disoccupazione delle persone espulse dal mercato del lavoro per via della crisi economica. Per abbattere la disoccupazione bisogna far ripartire l'economia, non basta infatti soltanto diminuire il costo del lavoro ma bisogna che ci siano nuovi ordini per le imprese che consenta loro di fare nuove assunzioni. Una politica

sbagliata in Europa, per altro non contrastata mai dai governi italiani in questi ultimi venti anni, ha portato a privilegiare i servizi rispetto all'impresa manifatturiera con la conseguenza che molte, troppe imprese sono state chiuse disperdendo anche potenziale culturale. Oggi l'Europa ha capito il proprio errore ma le imprese non potranno ripartire senza i 9 seguenti presupposti:

- Snellimento delle procedure burocratiche

- Accelerazione e tempestività delle risposte

- Certezza e trasparenza delle norme e perciò lotta alla corruzione in tutte le sue forme

- Consapevolezza che l'economia reale deve essere supportata da una politica monetaria e da un sistema finanziario corretto e non finalizzato al guadagno del mordi e fuggi

- Ritorno ad una politica che incentivi e difenda il manifatturiero sia come fattore economico che come fattore culturale ed identificativo

- Diversa politica negli accordi commerciali tra Unione europea e Paesi terzi partendo dal presupposto che nessun accordo deve penalizzare il sistema imprenditoriale e lavorativo dell'Unione e che ci devono essere garanzie che i Paesi terzi rispettino parametri minimi e imprescindibili sia nel campo dei diritti civili che nel campo dei diritti dei lavoratori.

- Ridefinizione delle regole dell'OMC e garanzie che impediscano, in tempi brevi, sia azioni di dumping che di concorrenza sleale

- Sistema uniformato, nell'Unione, per le dogane sia per contrastare la contraffazione e l'ingresso di merci illegali che per impedire situazione di grave divario tra i paesi membri

- Approvazione del Made In: spetta ora al Governo italiano ottenere che il Consiglio Europeo ap-



provi ciò che il Parlamento ha già votato favorevolmente più volte

- Attuazione di una maggiore mobilità anche per quanto riguarda il sistema dei trasporti

- Ragionare senza pregiudizi sulla necessità, garantendo uguale stipendio per uguale lavoro, che nelle aree a maggior costo di vita ci siano misure di sostegno per i lavoratori (minor tassazione, maggiore accesso all'affitto di una abitazione, ecc)

- Effettivo accesso al credito per le piccole e medie imprese

- Interventi volti a incentivare il ritorno delle imprese che hanno delocalizzato

- Rivalutazione della filiera corta per le piccole e medie imprese come strumento per ridisegnare la mondializzazione in modo che diventi finalmente opportunità e non ostacolo

- Scuole professionali anche per i settori artigianali-industriali, infatti il sistema dell'artigianato industriale è un valore aggiunto che l'Italia possiede e che deve essere valorizzato anche a livello europeo

- Franchigia Fiscale per le micro e piccole imprese dell'UE fino ai 30.000 euro di utile netto all'anno e un bonus fiscale per tre anni per l'assunzione di giovani a tempo indeterminato

- Necessaria separazione tra banche commerciali e banche d'affari.

Ne abbiamo da lavorare!



Conta più la forma o la sostanza?

Nell'ottica di questa newsletter, ovvero quella di far emergere con puntualità ogni segnalazione che giunge a questa redazione, pubblichiamo una nota pervenutaci da alcuni operatori del porto di Trieste.

“Viviamo in un tempo dove tutto ormai è digitalizzato e dove, più veloce è l'acquisizione dell'informazione, maggiori possibilità in termini di concorrenzialità può garantire al fruitore della stessa.

Evidentemente lo hanno ben compreso numerose amministrazioni doganali degli Stati membri (e lo dimostrano i numeri delle dichiarazioni elaborate), ma non l'amministrazione doganale italiana. L'ultima chicca proviene dalla Dogana di Trieste – SOT di Punto Franco Nuovo dove, con nota prot. 14596/RU del 19/05/2014, il funzionario

responsabile lancia degli strali ed anatemi nei confronti di alcuni operatori, rei di aver presentato delle dichiarazioni doganali con merce ancora viaggiante in acque internazionali.

Nulla da dire sulla correttezza dei riferimenti normativi riportati nella nota (art. 201 del Reg. CEE 2454/93 ed art. 6 del D. Lgs. 374/90), ma parliamo di norme che potevano essere “attuali” negli anni '90; noi, stiamo vivendo nel 2014.

Tutti o quasi tutti si sono adeguati, noi ci stiamo ancora cercando. Eppure, lo stesso art. 201 delle DAC, all'ultimo paragrafo del comma 2, potrebbe darci la soluzione. Infatti, dice che “la dichiarazione doganale può essere accettata soltanto dopo che le merci interessate sono state presentate alle autorità doganali o messe a loro di-

sposizione per il controllo, alle condizioni che esse considerano appropriate”.

Fatta questa premessa, ci verrebbe spontaneo pensare che l'acquisizione anticipata del manifesto di arrivo da parte del sistema telematico doganale, l'effettuazione dell'analisi dei rischi ed il successivo svincolo dal punto di vista della sicurezza, risponda pienamente al concetto di “messa a disposizione della merce per il controllo” riportato, come si diceva, all'ultimo paragrafo dell'art. 201 delle DAC.

Poi, dovendo comunque ottenere lo svincolo della merce dall'ufficio doganale, se l'esito del controllo è “CA”, che senso ha che la merce sia o non sia ancora presente?

Come dire: badiamo più alla forma o alla sostanza?”

Napoli 26 Giugno 2014

Smart Port: un modello di sviluppo per la logistica portuale

Il termine “SMART” è oggi entrato a pieno titolo nel linguaggio comune per qualificare una vasta gamma di oggetti o servizi volti a rispondere in maniera flessibile ad esigenze nuove e sempre più sofisticate della società e dei cittadini.

Lo sviluppo di una soluzione “smart” è strettamente connesso all’utilizzo di tecnologie o processi fortemente innovativi, applicati a contesti assai dinamici ed articolati, nei quali sono presenti una pluralità di soggetti e una molteplicità di interazioni.

Uno dei contesti che meglio si presta all’impiego di queste soluzioni è rappresentato proprio dalle realtà portuali, caratterizzate (come si legge nell’indagine conoscitiva nel settore dei servizi portuali realizzata nel 1992 dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), “dalla presenza di una pluralità di operatori fortemente specializzati e da disomogenei assetti concorrenziali”, i quali richiedono di essere coordinati attraverso lo sviluppo di attività di comunicazione, di scambio di informazioni, di compartecipazione ai rispettivi processi, di modo da creare delle sinergie tra tali soggetti che contribuiscano, nel loro complesso, a generare opportunità economiche per il porto.

Affinché il porto diventi “smart”, è dunque fondamentale che alla base vi sia una strategia condivisa e partecipata, ossia una visione complessiva di sviluppo supportata dall’impegno di tutti gli attori coinvolti. Perché ciò avvenga, non è sufficiente l’utilizzo delle nuove tecnologie, ma è necessario un cambiamento culturale, ossia di mentalità e di approccio alla sfida che si vuole far propria.

Le imprese di spedizioni, gli operatori logistici e i fornitori in generale



di trasporti e servizi a questi accessori devono oggi confrontarsi con le necessità delle imprese di evitare qualsiasi interruzione e discontinuità nella Supply Chain che possa comportare loro danni, in termini di perdita di ordini e di quote di mercato. Qualunque soluzione volta ad evitare tale inconveniente è dunque fondamentale per accrescere l’efficienza di un tessuto imprenditoriale ed economico che sembra organizzato ormai sempre più secondo il modello del “just in time”.

In quest’ottica, le richieste che le imprese rivolgono ai fornitori dei servizi logistici sono di velocità e qualità, nonché di affidabilità e tempi certi per poter correttamente programmare, organizzare e soddisfare i propri ordini.

Il principale elemento di complessità per chi opera in questo settore è rappresentato dal fatto che le merci, per potersi spostare dal luogo di partenza a quello di destinazione, raramente si muovono attraverso una sola modalità di trasporto, dovendo viaggiare su una pluralità di mezzi di trasporto,

attraverso più corridoi (stradale, marittimo, aereo), il più delle volte non adeguatamente connessi fra loro. Una soluzione intelligente (“smart” appunto), basata sull’utilizzo di corridoi e nodi logistici interconnessi, consentirebbe a tali imprese di recuperare notevoli spazi di efficienza, ottimizzando i tempi ed i costi di spostamento delle merci.

Le nostre rappresentanze internazionali (CLECAT e FIATA), intervenute lo scorso 12 giugno ad un convegno promosso dall’UNECE (Commissione Economica per l’Europa delle Nazioni Unite), su “Il ruolo delle imprese di spedizioni e logistica nella filiera del trasporto intermodale”, hanno promosso in questo senso lo sviluppo di un approccio “olistico” ai trasporti e alla logistica, sottolineando come in questi ambiti siano necessari migliori interconnessioni, non solo di tipo infrastrutturale, ma anche di tipo immateriale (infrastrutture ICT), per l’integrazione delle varie modalità di trasporto e delle comunità operanti negli hub portuali, interportuali e aeroportuali.

I nostri nodi logistici, ed i porti in particolare, considerato il fatto che gran parte dei traffici è canalizzata attraverso di essi, hanno l'imperativo di aumentare la loro capacità di attrazione dei traffici e di recuperare quei volumi di merci che, seppure aventi origine/destinazione dal/al nostro mercato nazionale, attualmente transitano per altri scali portuali europei capaci di offrire migliori servizi e tempi più rapidi di sdoganamento delle merci. Se infatti è pur vero che lo sviluppo di una logistica efficiente necessita di investimenti in infrastrutture materiali, non v'è dubbio che la competitività di uno scalo dipenda essenzialmente dalla sua capacità di consentire il rapido afflusso e deflusso

delle merci, affinché queste siano distribuite e consegnate sul mercato in tempi rapidi, ma soprattutto certi.

Perché si possa compiere il processo di trasformazione in SMART PORT è necessario favorire le comunicazioni ed il trasferimento di informazioni e dati tra aziende, autorità portuale e utenti dei servizi del porto stesso, come testimonia l'esperienza del porto di Amburgo in Germania, che ha avviato recentemente il progetto pilota "Smart Port Logistics" (SPL), il quale mira a trasformarlo in una piattaforma virtuale dove i servizi e le informa-

zioni relative a trasbordo, stoccaggio, consegna e post-vendita viaggiano su reti mobili, accessibili via smartphone e tablet. Il progetto si basa su applicazioni mobili di nuova generazione che consentono di scambiare dati ed informazioni relative alle imbarcazioni in transito, al trasbordo e il trasporto di merci e passeggeri e molto altro. In esso è inoltre integrato un fleet management system che consente ai mezzi destinati al trasporto di container di essere informati tempe-

traffico ed aumentare allo stesso tempo i livelli di sicurezza. La piattaforma SPL consentirà in futuro anche l'introduzione di servizi di mobile payment per usi privati e aziendali, come nel caso di soccorsi meccanici agli automezzi, di rifornimenti di carburante e altro.

Un'iniziativa simile, è in atto presso lo scalo di Malpensa dove è stato avviato un progetto denominato "Malpensa: SMART CITY delle merci" che intende realizzare – in tempo utile per EXPO – un

C a r g o
Community
S y s t e m ,
una piattaforma per lo scambio di dati e informazioni tra i diversi attori della filiera e, quindi, per la telematizzazione dei processi sottesi all'organizzazione delle spedizioni



stivamente sulle condizioni del traffico in porto, così da evitare problemi di circolazione e rispettare i tempi di percorrenza. Un porto animato da sensori, circuiti di videosorveglianza e oggetti intelligenti in connessione tra loro, per il trasferimento di dati in tempo reale tra uffici centrali e periferici della struttura. Altra tecnologia "smart" integrata nel progetto è il geofencing, soluzione di geolocalizzazione che permette di visualizzare, all'interno dell'area portuale, tutti i mezzi di trasporto che circolano al suo interno, così da consentire a tutti di verificare le condizioni di

delle merci in import e in export. Aspetto fondamentale e obiettivo condiviso da tutti i soggetti coinvolti, è quello di definire indicatori oggettivi per la misurazione delle performance dello scalo al fine di migliorarne la competitività.

Negli ultimi mesi stiamo assistendo all'implementazione e sperimentazione di numerosi progetti, la cui regia è affidata all'Agenzia delle Dogane, che mirano ad una significativa trasformazione dei processi e delle procedure doganali che regolano il transito delle merci nei porti e principalmente:

- la sperimentazione del pre-

clearing o sdoganamento in mare, che si prefigge di anticipare la presentazione della dichiarazione doganale rispetto ai tempi di arrivo della nave in porto, così da consentire lo sdoganamento della merce quando la stessa è ancora in viaggio. A marzo 2014 è stata effettuata a Genova la prima spedizione in import gestita con il pre-clearing e la sperimentazione è proseguita in questi mesi nei porti liguri di Genova e La Spezia;

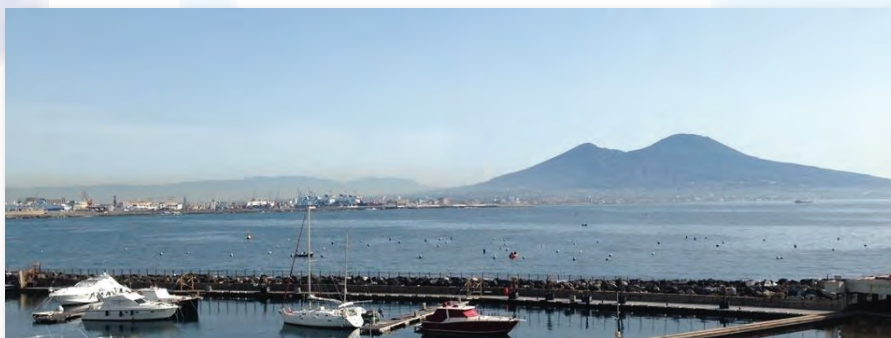
- l'estensione dello Sportello Unico a tutti i punti di entrata delle merci in Italia. Questo strumento, che punta al coordinamento e all'interoperabilità delle diverse amministrazioni ed organismi competenti in merito all'effettuazione di controlli sulle merci, è stato istituito presso numerosi scali naziona-

li, portuali e aeroportuali, ma al momento consente il dialogo solo tra i sistemi telematici di dogane, Ministero Salute, Ministero Affari Esteri e Ministero Sviluppo Economico (è in via di sperimentazione l'interoperabilità tra dogane e servizi fitosanitari regionali e tra dogane ed Agecontrol). Si auspica che l'interconnessione venga estesa al più presto a tutti gli altri enti controllori, in modo da rendere massimi i benefici del sistema in questione;

- il funzionamento dei corridoi doganali controllati (stradali e ferroviari), che mirano ad un trasferimento immediato dei container dall'area portuale ad un nodo logistico autorizzato (retroporto, interporto, magazzino) con il merito di decongestionare le banchine e au-

mentare la capacità dello scalo di ricevere merci, eliminando i tempi di stazionamento. Innovativo è stato in proposito, il progetto di corridoio marittimo controllato "Genova-Tianjin", inaugurato il 25 novembre 2009 e supportato da un accordo bilaterale concluso tra le dogane italiane e cinesi il 25 settembre 2009.

Tutti questi progetti tuttavia devono ancora trovare piena attuazione a livello di singole realtà portuali e sono ancora in fase di evoluzione. E' della settimana scorsa la nota dell'Agenzia delle Dogane che ha sostituito ed integrato la



precedente - dello scorso ottobre – relativa allo sdoganamento in mare, estendendo tale procedura alle operazioni di transito.

A questi progetti, principali, si aggiungono ulteriori iniziative progettuali, sia a carattere nazionale che locale, promosse sia dalle istituzioni pubbliche che da specifiche comunità degli operatori. Tra queste si possono citare:

- il pagamento dei diritti doganali a mezzo bonifico bancario;
- lo svincolo telematico dei delivery order che il porto di Genova ha sperimentato con successo;
- l'accordo siglato a Venezia per l'interoperabilità tra diverse piattaforme tecnologiche che consentirà la gestione interamente telematica delle pratiche di import/export.

Queste iniziative, citate solo a ti-

tolo di esempio, confermano l'impellente necessità di costruire sistemi logistici evoluti ed integrati. La varietà delle iniziative progettuali in corso testimonia anche la vitalità delle community portuali e del livello propositivo degli operatori economici, i quali sono ben consapevoli della necessità di un miglioramento continuo del settore per far fronte alle sfide dei mercati internazionali.

Pre-clearing, sportello unico e corridoi doganali, devono tuttavia essere considerati come segmenti di un unico percorso ed essere concatenati tra loro, rendendoli

funzionali ad una unica strategia. Considerati isolatamente infatti, questi strumenti generano benefici limitati e rischiano di mancare l'obiettivo. Nel loro insieme in-

vece, possono contribuire alla creazione di un ambiente "smart" dove processi e competenze sono integrati secondo una logica collaborativa che favorisce la cooperazione fra tutti gli attori.

Per fare un esempio forse un po' estremo, mentre in Italia sperimentiamo e attuiamo i corridoi doganali controllati con i veicoli dotati delle OBU (On Board Unit) nell'ambito della collaborazione tra Agenzia delle Dogane e UIRNET, è di pochi giorni fa la notizia che il Governo olandese sta definendo un quadro normativo per consentire la circolazione di veicoli pesanti senza autista, in particolare lungo alcuni itinerari che collegano il porto di Rotterdam con località interne. L'iniziativa in questione, lanciata dal ministero delle Infrastrutture e

dell'Ambiente olandese, prevede che già a partire dal 2015 vengano effettuate le prime sperimentazioni. Gli operatori, inoltre, guardano con grande attenzione ai programmi come quello AEO per l'accesso a benefici doganali che tale stato garantisce (su circa 800 aziende certificate il 30% sono operatori del settore di fatto associati a Fedespedi). La seconda Conferenza AEO promossa dalla WCO e tenutasi a Madrid lo scorso aprile, ha confermato che tale certificazione è "un imprescindibile strumento metodologico per la dogana moderna, per i suoi risvolti operativi sulla semplificazione e sulla gestione del rischio, ma soprattutto per la collettività economica che può beneficiare di una supply chain gestita da soggetti affidabili e sicuri che possono accedere alle facilitazioni richieste in modo sempre più tangibile e definitivo".

Tuttavia, la ancora scarsa diffusione di tale certificazione sul territorio evidenzia la necessità di ampliare i vantaggi legati al suo possesso e soprattutto di renderli maggiormente percepibili dagli utenti, attraverso attività di comunicazione mirate. Infatti, a fronte dell'impegno a mantenere elevati livelli qualitativi nella conformità alle norme, gli operatori si aspettano maggiori ritorni in termini di semplificazioni doganali e commerciali.

Anche gli operatori del settore logistico ed i prestatori di servizi doganali, in particolare, sanno di dover investire nella loro professionalità e competenza, con un aggiornamento continuo per garantire affidabilità a tutela del mercato. In questa ottica va inteso il progetto avviato a livello europeo e incentivato dalla stessa Commissione Europea, di realizzazione di uno Standard di Competenza

per i rappresentanti doganali. Il processo di definizione affidato al CEN (Ente di Standardizzazione Europeo) iniziato lo scorso aprile, è stato promosso dal CLECAT e dalla CONFIAD, le rappresentanze europee rispettivamente delle imprese di spedizioni e degli spedizionieri doganali e vede il coinvolgimento diretto delle rappresentanze nazionali delle medesime categorie (Fedespedi e Anasped).

Come abbiamo detto la competitività di uno scalo dipende dal modello di inoltro e distribuzione delle merci che deve assicurare livelli di efficacia ed efficienza in tempi rapidi e certi. Per migliorare le performance dei nostri porti, siamo sicuramente sulla buona strada, ma occorre procedere a passi spediti senza perdere ulteriore tempo. Ora occorrono i risultati.

I progetti messi in campo a livello nazionale hanno richiesto troppo tempo per essere sperimentati e implementati e ancora ne occorre per la loro completa realizzazione. Il rischio è che quando saranno applicati e pienamente operativi sia ormai tardi per un effettivo beneficio in termini di competitività.

E' fondamentale che sia chiaro il loro nesso con la strategia di crescita. La carenza di una politica unitaria e lineare di sviluppo in ambito logistico-doganale è un grave limite del nostro sistema, dove si moltiplicano iniziative isolate volte a far crescere i traffici, ma senza alcuna logica di "rete". Basti pensare che sistemi logistici di altri Paesi membri dell'Unione Europea, vengono da noi per consolidare le loro relazioni con importanti centri/nodi logistici nazionali e aumentare i flussi di merci verso altri scali portuali.[FRASE AGGIUNTA]

Gli operatori chiedono che vi sia un cambiamento culturale più deciso

ed un'evoluzione dei nostri porti che si basi sui seguenti capisaldi:

- tempi rapidi e certi per il completamento delle formalità e procedure funzionali al completamento delle operazioni di import/export. Le Istituzioni e le Amministrazioni devono esercitare le proprie esigenze di controllo in maniera mirata ed equilibrata, ossia con la dovuta flessibilità, senza penalizzare i traffici.

- Ampliamento dei benefici connessi al possesso della certificazione AEO;

- Pre-clearing: proseguire nell'estensione della convalida anticipata di tutti i manifesti delle navi dirette nei nostri porti risolvendo il limite operativo oggettivo dell'ultimo scalo.

- Completare l'implementazione dello sportello unico doganale ed il processo di interconnessione dei sistemi telematici di tutte le amministrazioni addette ai controlli sui flussi di merce

- Introdurre indicatori di performance per la gestione dei processi infrastrutturali e di confine. Questi strumenti devono essere sviluppati, includendo ad esempio il monitoraggio dei tempi di transito, di attesa e di sdoganamento. Sarebbero utili ad aumentare l'affidabilità e la qualità dei servizi, l'efficienza e la competitività della supply chain in generale. Gli indicatori dovrebbero essere disponibili alle autorità pubbliche come al settore privato.

Auspichiamo che l'occasione di EXPO 2015 costituisca un banco di prova reale per consolidare nuove prassi procedurali, confermi l'esistenza di un vero sistema logistico in grado di sviluppare adeguate modalità di interconnessione tra i diversi attori coinvolti puntando all'efficienza e alla qualità dei servizi generati per contribuire allo sviluppo economico del Paese.

Domenico de Crescenzo

TRASPORTI e EUROPA

Carissimi,

è stato un onore partecipare il 21 maggio all'incontro "Trasporti e Europa" con il Ministro delle infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi.

Sono stati affrontati vari argomenti, i più salienti riguardano economia spread e politica.

L'argomento più importante toccato da Lupi è quello delle lungaggini della burocrazia italiana, che colpiscono qualsiasi settore, e di come si vorrebbe cambiare la mentalità che attualmente persiste in Italia.

Si è fatto presente come queste lungaggini colpiscano anche la dogana italiana rendendola meno efficiente di quella degli altri Paesi europei, in particolar modo presso l'aeroporto di Malpensa.

Relativamente all'aeroporto di Malpensa si è fatta presente anche la carenza degli aerei cargo su voli internazionali con destinazione extra cee che fa sì che le Compagnie Aeree debbano ricorrere al traffico gommato per portare le merci presso gli altri HUB europei.

Il ministro ci ha assicurato che tramite l'accordo che la compagnia di bandiera sta facendo con Ethiad ci saranno grossi investimenti sia a livello di strutture che di aeromobili, aumentando così il traffico su Milano Malpensa, Fiumicino e Venezia in modo da poter creare delle tratte dirette per le merci destinate ai Paesi extra CEE con un maggior risparmio di costi e tempo.

Per facilitare ulteriormente i

traffici in Italia verrà integrata l'alta velocità su Malpensa, Fiumicino e Venezia, oltre che l'originaria TAV. Tutto quanto sopra sarà comunque possibile solamente grazie ad una stabilità di governo, che Lupi assicura in virtù del fronte comune creato dai vari gruppi politici per il raggiungimento di obiettivi comuni. Il Presidente ALSEA Pietro Vavassori ed il Presidente Confetra Nereo Marcucci hanno chiesto di organizzare un incontro con le organizzazioni

Associtative – FEDESPEDI, ALSEA, ASSOLOGISTICA, CONFCOMMERCIO etc., per il proseguo delle consultazioni, il Ministro ha confermato la sua disponibilità e ha dato la certezza che tutto quanto di cui si è discusso oggi avrà un seguito ed una concre-

tezza. Quanto sopra darebbe aiuto alle piccole e medie imprese da cui l'Italia è sorretta.

ANASPED non mancherà di essere presente ai prossimi tavoli di lavoro nella consapevolezza che il nostro contributo sarà determinante.

Giuseppe Bianculli

INVITO

RISERVATO ALLE AZIENDE ASSOCIATE

ALL'INCONTRO

TRASPORTI E EUROPA:

NE PARLIAMO CON IL MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
MAURIZIO LUPI

che si terrà

Mercoledì 21 maggio 2014, ore 11,30

Sala Conferenze - Via Cornalia 19, Milano

11.30 [Registrazione dei partecipanti](#)

11.45 [Inizio Incontro](#)

13.00 [Light Lunch](#)

Tutti coloro che intendono partecipare sono invitati a darne pronta comunicazione alla Segreteria (alsea@alsea.mi.it) poiché i posti sono limitati



Il porto di Amsterdam

Il porto di Amsterdam è solo il "quinto" porto per importanza e passaggio di merci in Europa ma i suoi dati di sintesi sono impressionanti.

Area portuale: 4500 ettari

Tonnellate di merci movimentate all'anno: 94 milioni

Navi cargo transoceaniche in transito all'anno: 7.300

Navi cargo per la navigazione in Europa: 40.000

Valore dei beni movimentati ogni anno: 121 milioni di Euro

Introiti derivanti: 43,1 milioni di euro.

Posti di lavoro generati direttamente o indirettamente: 54.000

Compagnie presenti: 663