

Botta (Spediporto): "Semplificazione doganale e interscambio dati gli ingredienti per la competitività logistica"

5 Maggio 2021



Risale all'ottobre 2010 la Direttiva europea nota come RDF (Reporting Formalities Directive), che aveva lo scopo di armonizzare le procedure amministrative relative al trasporto marittimo nell'UE, e invitava gli stati membri ad adottare sistemi elettronici per la trasmissione dati e a renderli disponibili per gli scambi. Nel 2016 la stessa Commissione ha però concluso che gli obiettivi della stessa Direttiva non erano stati raggiunti. Una possibile risposta al perché di questo fallimento è stata data da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, nel corso di un webinar dal titolo 'Digital customs simplification and Innovative Federative Services in maritime & logistic sector: challenges and opportunities' (qui [il video dell'incontro on line](#)), organizzato da Circle nell'ambito della rassegna Connecting Eu Insights.

Il confronto con la Germania, ha evidenziato Botta, mostra infatti un notevole 'spread'. Secondo il Logistics Performance Index della Banca Mondiale, ad esempio i tedeschi sono al primo posto per livello delle procedure doganali (l'Italia all'11esimo), per infrastrutture (contro il 18esimo della Penisola). Sul fronte del tracking&tracing la Germania raggiunge invece la seconda posizione mentre l'Italia è al 18esimo posto.

L'assenza di vera semplificazione e di pratiche di condivisione dei dati sono, secondo il Dg di Spediporto, le ragioni alla base delle scarse performance. Da un lato non si può non notare quante siano le piattaforme al servizio degli operatori (Pmis, Aida, Trovatore, i vari Pcs, nonché la Pln per citarne solo alcuni), dall'altro sia la Pubblica Amministrazione sia gli stessi privati tra loro richiedono per singola operazione di import export oltre 50 tipi di documenti. Una situazione che, più o meno direttamente, si riflette nelle classifiche del Logistics Performance Index anche in altri due modi. Il primo è che l'Italia, come paese, si colloca oltre la 50esima posizione (Per un confronto, basti pensare che la Germania è prima, la Svizzera è 13esima e la Francia è 15esima), il secondo è che nessuna azienda italiana risulta nelle posizioni di vertice dell'elenco degli operatori (Savino Del Bene, la prima a comparire nella lista, è 21esima).

La ricetta proposta da Botta prevede una spinta sulla semplificazione, che ha tra i suoi elementi l'approdo a un unico Pcs (Port Community System) per tutti i porti ([punto peraltro presente nel Pnrr](#)), a sua volta integrato con la Single Window per i controlli, l'implementazione di tecnologie smart quali internet of Things, e l'implementazione di Zes e ZIs.

Per quel che riguarda in particolare i porti della AdSP del Mar Ligure occidentale, Spediporto nell'incontro organizzato da Circle ha rilanciato la sua proposta di [rendere la Valpolcevera una Green Logistics Valley](#), con un port corridor che goda di procedure doganali semplificate, un corridoio interno integrato con la ZIs, l'utilizzo del 5G (grazie al BlueMedProject).

Restando nell'ambito degli scali liguri, da evidenziare nel webinar anche la presentazione del progetto 'International Fast and Secure Corridor' che vede coinvolti i porti di La Spezia e Casablanca. L'obiettivo nella prima fase pilota è di approntare un controllo di sicurezza automatizzato sull'integrità dei sigilli e sul riconoscimento del codice del contenitore; di ridurre il tempo di permanenza nelle aree portuali e di transito lungo le rotte terrestri e per l'avvio di una sperimentazione di 'data exchange' tra la Single Window del Marocco, Portnet – e i porti europei (E-seals, Manifest).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

