

ECONOMIA

08/06/2020 16:50 CEST | Aggiornato 16 ore fa

La burocrazia sposta la pianura padana a Rotterdam

Paradosso italiano, l'eccesso di controllori rende più conveniente scaricare merce nel Nord Europa e farla arrivare su gomma o rotaia. Confetra: "Così perdiamo clienti e due miliardi di Iva"

By Claudio Paudice



HProtterdamn

Altro che Ponte sullo Stretto. La prima grande opera che le imprese chiedono al Governo non è un progetto di edificazione, bensì di demolizione: buttare giù quella barriera più dura del cemento fatta di codicilli, nulla osta, controlli spezzettati e ripetuti, in altre parole di inutili lungaggini note ai più come burocrazia. Nessuna occasione è più propizia di una crisi economica come quella attuale - in cui le risorse dello Stato scarseggiano per definizione e quelle dei vari fondi europei nella migliore delle ipotesi tarderanno ad arrivare - per cercare quantomeno di scalfirlo. Il premier Giuseppe Conte ha promesso di provarci, attraverso il Piano Colao e il Decreto Semplificazioni a cui il Governo sta lavorando. Anche perché molte volte la cattiva burocrazia è figlia di cattive leggi, come nel caso della clamorosa revoca del presidente del porto di Trieste Zeno D'Agostino. Altre volte, invece, è figlia di leggi mancate o mai attuate.

Un esempio emblematico riguarda l'import ed export via mare. Pochi sanno che una parte della merce, dalle materie prime ai semilavorati, destinata alle industrie della pianura padana non arriva nei porti del Nord Italia ma viene volontariamente scaricata in quelli del Nord Europa, come Amburgo e Rotterdam. Qualche numero per capire: i porti italiani ogni anno movimentano circa 11 milioni di contenitori (a spanne, circa 5,5 in entrata e altrettanti in uscita). Un altro milione e mezzo, sempre destinato alle industrie italiane e in particolar modo della pianura padana, passa da Rotterdam o, al massimo, da Amburgo. Sono gli stessi importatori a preferire che lo sbarco avvenga a più di

milletrecento chilometri di distanza dai clienti. “Lì ci sono sistemi logistici integrati e abituati già in sede portuale a garantire una operatività H24, con un pieno coordinamento tra le singole amministrazioni e una completa digitalizzazione del ciclo di controlli”, racconta Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto Genova (aderente Fedespedi), oltre duecento case di spedizione associate e un volume d'affari di due miliardi l'anno. “Qui invece le procedure sono viziate dalla lentezza e soprattutto dall'incertezza a causa di amministrazioni dominate da un'alta burocrazia che le gestisce come centri di potere”.

Il risultato è che un container per essere messo in libera pratica e rilasciare la merce che contiene in Italia può impiegare anche sette-otto giorni, a Rotterdam e Amburgo in media solo due. “Attualmente sono in vigore 133 procedimenti di controllo sulle merci in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni”, lamenta Ivano Russo, direttore generale di Confetra. Circa una quarantina (quelli che riguardano le pratiche prettamente di sdoganamento) vengono effettuati dall'Agenzia delle Dogane che, a detta di tutti gli operatori, svolge un lavoro d'eccellenza e all'avanguardia. Basti pensare che il 90% delle pratiche di sdoganamento viene effettuato in tempi record, tra zero secondi e tre minuti in via telematica, quando la nave è ancora in mare e mancano sei ore allo sbarco. Ci sono però tutte le altre procedure, più di 70, che interessano controlli di tutti i tipi e svolti dagli uffici più disparati: quelli sanitari svolti dall'Usmaf, quelli veterinari, quelli radiometrici sulla radioattività dei metalli, i fumigatori per i parassiti, sulle vernici, su eventuali peli di cane e gatto, e via dicendo.

“Qui su una procedura di importazione di un bene intervengono anche quattro o cinque amministrazioni”, racconta Botta, “paghiamo un handicap amministrativo che frena l'economia”. Con conseguenze paradossali visto che la burocrazia arriva persino a rendere più conveniente per la merce destinata all'Italia fare il “giro largo” passando per Gibilterra e salendo su fino a Rotterdam rispetto alla rotta più breve via Tirreno o Adriatico: “La nave portacontainer o di altro tipo va dove la merce dice di andare. E gli importatori italiani fanno sbarcare merce in porti non italiani perché lo trovano, per assurdo, più conveniente e più efficiente”. I ritardi costano, tenere la merce ferma in banchina può essere una stangata per le imprese. La certezza dei tempi è fondamentale per la pianificazione della produzione: “Qui ci sono incognite inaccettabili, ma per una azienda è cruciale pianificare correttamente l'intero ciclo produttivo, per questo ha bisogno di garanzie e tempi certi. Senza, non può programmare nulla”. Questo aspetto è fondamentale: anche le imprese che ordinano la merce hanno a loro volta dei tempi prestabiliti per la consegna dei prodotti lavorati. Se non sono in grado di assicurare la puntualità nelle spedizioni, rischiano di perder tempo, clienti e soldi.

“Gli esempi dei danni che ci causa la burocrazia si sprecano”, continua Botta. “Prendiamo i controlli radiometrici: da dieci anni aspettiamo un decreto che chiarisca quali sono i semilavorati metallici che effettivamente devono essere soggetti a controlli allo sbarco e quali invece possono passare senza verifiche. Questa confusione c'è solo in Italia perché in tutta Europa questi controlli vengono svolti normalmente in fabbrica. Noi invece perdiamo tempo e risorse nei porti per dei controlli che altri non fanno o fanno a destino”.

Oltre alla beffa come sempre c'è pure il danno. Le lungaggini mettono in fuga le imprese in un mercato dove la concorrenza è agguerrita, e così si perdono quote di traffico e movimentazioni. Tradotto, vuol dire che vanno in fumo gettito Iva, tasse di ancoraggio, diritti portuali e commesse. Solo sui contenitori che scelgono la rotta del Nord Europa si perdono circa 2,5 miliardi di imposta sul valore aggiunto, senza contare poi tutte le tasse portuali. “Da anni ormai sembra che i problemi dell'Italia stiano tutti nella carenza di infrastrutture. Carenza che ovviamente è sotto gli occhi di tutti, ma è anche un'arma di distrazione di massa rispetto ai problemi amministrativi, normativi e industriali che nessuno sembra realmente intenzionato a risolvere”, afferma il dg della Confederazione delle imprese logistiche Russo. “Abbiamo consegnato al Governo un pacchetto di quindici modifiche legislative. Senza chiedere soldi a pioggia ma solo delle regole più chiare e meno oneri burocratici sulle imprese. Speriamo le accolgano”.