

merci nel mondo

a cura di Fedespedi

Da questo numero inizia la collaborazione di Fedespedi (Federazione italiana delle imprese di spedizioni internazionali) con Logistica. L'obiettivo è portare all'attenzione dei lettori temi, problematiche e criticità relative al settore delle spedizioni internazionali, che svolge un ruolo fondamentale nell'affermazione dei prodotti e del sistema del Made in Italy sui mercati esteri.

Fedespedi si articola sul territorio nazionale attraverso 31 associazioni cui aderiscono più di 2.000 aziende che occupano oltre 80 mila addetti diretti. Le imprese associate a Fedespedi, l'unica organizzazione imprenditoriale del settore dei trasporti che rappresenti le aziende di spedizioni internazionali, non si limitano ad organizzare il trasporto delle merci utilizzando tutte le modalità (stradale, ferroviaria, marittima, aerea e combinata) in modo integrato, ma affiancano sempre più le imprese manifatturiere italiane nella progettazione, sviluppo e gestione della logistica distributiva. Molte si sono evolute e trasformate in Multimodal Transport Operator o Logistics Service Provider, vale a dire soggetti capaci di curare, tutelare e progettare l'attività trasportistica e logistica nel suo complesso, così come gli interessi della propria clientela e del sistema produttivo del Paese. Le aziende aderenti a Fedespedi si sono rapidamente adeguate ai profondi cambiamenti che hanno caratterizzato il sistema produttivo italiano negli ultimi anni, sotto la spinta del cosiddetto processo di globalizzazione dei mercati e delocalizzazione della produzione. Il sistema produttivo, per sostenere le nuove condizioni concorrenziali, ha dovuto infatti aprirsi a una concezione più complessa di logistica: quella di infrastruttura operativa della supply chain, intesa come sistema che gestisce i collegamenti dei flussi fisici, informativi e finanziari di una pluralità di imprese che partecipano a un'unica catena del valore. Il fornitore di servizi logistici deve pertanto, non solo rispettare rigorosamente le specifiche temporali del caricatore, ma svolgere un insieme di operazioni e attività complesse e delicate, sapendo che dal suo lavoro dipendono le catene di produzione esternalizzate o la distribuzione al dettaglio. In questa rubrica si spazierà dalle problematiche del commercio internazionale (Dogane, Incoterms, ecc.), a quelle fiscali, piuttosto che della formazione, del lavoro e più in generale della normativa specifica del settore. Verranno illustrati i principali indici dei noli aerei e marittimi, che riportando l'andamento della domanda di trasporto internazionale, forniscono utili indicazioni sulle prospettive economiche a breve. Per avvicinare i lettori alla complessità del lavoro svolto dai cosiddetti "orchestratori" dei flussi logistici internazionali, si darà spazio anche a "casi di vita vissuta" e best practice nostrane.



Piero Lazzeri

L'EREDITÀ DEL 2011

L'anno che volge al termine ripropone un orizzonte di forti preoccupazioni sulla capacità delle economie occidentali di riprendere sentieri di crescita. Dopo la crisi del 2009, il 2010 aveva segnato infatti una forte ripresa delle attività economiche, comprese quelle legate al trasporto e alla logistica. L'illusione di un definitivo superamento

della fase più acuta della crisi si è però rapidamente dissolta nel corso del 2011, schiudendo di nuovo scenari di grande incertezza. Come noto il fulcro della crisi è di natura finanziaria, legata ai timori sulla tenuta di alcuni paesi, Italia compresa, e sulla loro capacità di onorare l'enorme debito sovrano di cui sono operati.



Le difficoltà finanziarie si sono ben presto estese all'economia reale che vive ormai una situazione di crescita molto modesta. In un quadro di questo tipo anche il settore dei trasporti e della logistica ne ha risentito, mostrando un generalizzato contenimento dell'attività, soprattutto di quella nazionale, mentre quella internazionale ha mostrato una maggiore vivacità grazie al buon andamento dell'export verso i Paesi extra UE27.

Ma l'eredità del 2011 non è fatta solo di dubbi e preoccupazioni connesse all'esito futuro della situazione economica internazionale; pesano, e molto, anche fattori specifici, peculiari del nostro Paese: l'insieme di norme, leggi, procedure e mancate riforme che ingessano il settore in un viluppo di "lacci e laccioli" che gli

impediscono di svolgere pienamente e con maggiore efficacia il ruolo che gli compete. Ne sono un esempio la mancata riforma del sistema portuale italiano, in particolare la questione della sua autonomia finanziaria, fondamentale per lo sviluppo di un sistema che svolge un ruolo delicatissimo nel commercio estero, ma anche la questione dell'autotrasporto, delle sue criticità e degli interventi legislativi che in questi anni si sono susseguiti in modo incessante, senza risolvere i problemi di fondo, ma

riuscendo a complicarne le procedure: contratti scritti e non scritti, schede di trasporto, costi minimi e così via, in un labirinto kafkiano da cui anche un esperto avvocato farebbe ormai fatica ad uscirne. Per non tacere dell'introduzione della Black List (D.L. 40/2010), delle nuove regole sui tempi di carico/scarico e dell'introduzione di restrizioni sui depositi IVA (L. 106/2011 che modifica l'art 50-bis del D.L. 331/1993). Poi ci stupiamo che le merci estere non passino dai porti italiani, o che quelle italiane preferiscano spesso utilizzare Rotterdam, piuttosto che Anversa invece che Genova o La Spezia. In un'epoca come questa in cui mai come prima il tempo è una variabile critica (oltre ad essere denaro), il peso della farraginosità delle norme, della complessità burocratica delle procedure, diventa penalizzante per il sistema delle imprese e non favorisce certo la fluidità dell'agire economico. A volte si ha l'impressione

che le scelte assunte a livello politico, invece di essere prese per facilitare e rendere competitivo il sistema Italia, siano assunte per zavorrarlo, per impedire o fare dell'attività quotidiana dell'imprenditore nostrano una sorta di corsa a ostacoli, o ad handicap. Gli esempi "di vita vissuta" non mancano certo. Prendiamo il caso di quel container carico di pepe, partito da un Paese del Sud America e destinato all'Italia, passando per Rotterdam. La merce è corredata da un certificato fitosanitario del Paese sud-americano e una volta arrivata nel porto olandese viene sdoganata e fornita di un ulteriore certificato fitosanitario europeo. La cosa in teoria dovrebbe finire lì, la merce è stata sdoganata controllata e certificata in un porto d'ingresso dell'area doganale comunitaria e non dovrebbe più subire controlli. E invece no. Arrivata in Italia viene richiesto un altro certificato fitosanitario perché così prevede la nostra legge con tutte le complicazioni immaginabili.

Se ad esempio il container va a Milano, lì non c'è l'ufficio fitosanitario perché la città lombarda non è "porto d'ingresso", pertanto bisogna portarlo a Genova, o in qualche altro porto, piuttosto che a Malpensa. È un piccolo esempio, ma che rende bene l'idea di come funzionino le cose in Italia, Paese che ambisce a diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo, il luogo di passaggio verso i Paesi europei delle merci provenienti dal Far East. Ma se le cose funzionano in questo modo ben difficilmente certe ambizioni potranno essere soddisfatte. L'European Freight Forwarding Index di Danske Bank, basato su oltre 100 interviste a operatori europei del settore della logistica e dei trasporti, dà un'indicazione sintetica sull'andamento reale e a breve dei trasporti, misurando da una parte l'andamento reale rispetto ai due mesi precedenti (in termini di volumi di merce movimentata), dall'altra quello atteso nei due mesi successivi.

Sergio Curi

