

E' stato presentato a Roma pochi giorni fa il **Quaderno 23 del Freight Leaders Council** con all'interno 11 proposte riguardanti 4 aree specifiche di intervento come dogane, collegamenti con l' hinterland, impiego delle tecnologie e il ricorso all' intermodale ferroviario.



Per quanto riguarda le **dogane**, lo studio ha rilevato un ritardo di ben sette anni nell'attuazione dello sportello unico doganale, che porta in dote dei benefici evidenti per le imprese quali la digitalizzazione dei documenti cartacei, la riduzione dei costi amministrativi per imprese e P.A., maggior rapidità nei controlli oltre ad un miglioramento della azione amministrativa sotto il profilo dell'efficienza e della qualità. Inoltre il Quaderno evidenzia l'appetibilità delle cosiddette "zone franche", che andrebbero sviluppate per creare una maggiore sinergia tra l'hinterland e i porti.

Riguardo al secondo punto, è stato sottolineato come sia un problema storico per i porti quello dei flussi veicolari differenti che portano spesso ad un intasamento e a un conseguente rallentamento dell'attività oltre all'inadeguatezza delle infrastrutture. La soluzione prospettata sarebbe quella di utilizzare i trasporti multimodali ferroviari come i treni navetta, ideali per

coprire distanze medio -corte come le tratte porto-retroporto e molto utili per risolvere il problema del congestionamento del traffico delle aree metropolitane.

La tecnologia nel settore logistica ha fatto emergere due possibilità su cui basarsi in futuro.

La prima, il "**Preclearing**", fa sì che le dichiarazioni doganali telematiche siano trasmesse ancor prima dell'entrata in porto, di modo da velocizzare la fase di controllo e scarico dei containers.

La seconda, detta "**il Trovatore**", prevede l'utilizzo di **sigilli elettronici RFid** come garanzia dell'integrità del container e l'utilizzo della **piattaforma UIRnet** per monitorare i containers.

Il Quaderno 23 riguardo all'ultimo punto evidenzia l'importanza degli attori del trasporto ferroviario intermodale (l'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, gli operatori del servizio di manovra, il trazionista stradale, il terminalista) nell'ottica di una ottimizzazione tra porto e hinterland.

Alcune proposte sono state avanzate per migliorare l'esistente come la possibile elettrificazione dei binari di presa e consegna e della radice di quelli di carico/scarico.

© TN-TRASPORTONOTIZIE Riproduzione Riservata