

IL REGNO UNITO DOPO L'USCITA dalla Ue Gli ostacoli al commercio

Tempi più lunghi. L'accordo per tutelare il mercato unico prevede una lunga serie di controlli (anche sull'origine dei prodotti) che per le imprese diventano nuove barriere

Brexit, le procedure alla dogana sono una tassa sugli scambi

Nicol Degli Innocenti



REUTERS Salmone sotto esame. Gli agenti del porto di Boulogne-sur-Mer, sulla costa francese, controllano con attenzione il pesce fresco appena arrivato dal Regno Unito

LONDRA

La Brexit politica e ideologica è finita con l'uscita definitiva della Gran Bretagna dall'Unione Europea. Dal primo gennaio è iniziata la Brexit pratica e concreta, la Brexit delle piccole cose, che tutti i giorni tocca la vita dei cittadini e delle imprese.

Molti dei suoi effetti sono mascherati o rinviati dalle misure restrittive imposte per contenere la pandemia di coronavirus, che limitano gli spostamenti e rallentano l'economia. Inoltre, anche se la pausa natalizia è finita, gli scambi commerciali sono ancora ridotti perchè molte imprese avevano accumulato scorte per evitare problemi in vista del primo gennaio.

La vita non è ancora tornata alla normalità, eppure molti problemi si sono già manifestati, sia per singoli i cittadini che per le imprese grandi e piccole.

La buongustaia europea abituata a ordinare online il famoso tè e biscotti di Fortnum&Mason ha scoperto che il celebre negozio londinese ha sospeso tutte le consegne verso Paesi Ue. Il lettore europeo anglofilo non può più ordinare libri da Waterstones, la maggiore catena di librerie in Gran Bretagna, per lo stesso motivo.

La lista di negozi inglesi che non fanno più spedizioni verso l'Europa si allunga ogni giorno, e va da ditte di abbigliamento come Jigsaw e Lands' End a grandi magazzini come John Lewis. Lo stop alle consegne va anche nell'altro senso, con un numero sempre maggiore di ditte europee che hanno sospeso le consegne ai clienti in Gran Bretagna. Tutti i colossi delle consegne a domicilio, da Dhl a Tnt e da Ups a Fedex, hanno imposto costi aggiuntivi per i pacchi destinati a indirizzi nella Ue. Giganti delle spedizioni come la francese Dpd e grandi della logistica come la tedesca Db Schenker hanno annunciato la sospensione delle consegne tra Ue e Gran Bretagna.

Il *fil rouge* che lega la delusione del singolo acquirente online alla frustrazione di una ditta che gestisce centinaia di Tir è l'aumento dei controlli, delle procedure e delle formalità al confine. La frontiera tra la Ue e il Regno Unito, ora ufficialmente Paese terzo fuori (per sua scelta) dal mercato unico e dell'unione doganale, è diventata un ostacolo. Una barriera da superare, sabbia nel motore che rallenta gli ingranaggi del commercio.

Nel suo discorso, annunciando l'accordo con la Ue a Natale, Boris Johnson aveva dichiarato: «Non ci sarà una palizzata di tariffe il primo gennaio. Non ci saranno barriere non tariffarie al commercio. Ci sarà invece una gigantesca zona di libero scambio della quale faremo subito parte».

Il premier britannico ha detto due verità e una menzogna: è vero che non sono scattate tariffe o quote il primo gennaio ed è vero che c'è una grande zona di libero scambio alla quale il Regno Unito partecipa, pur soggetto a condizioni. È invece del tutto falso che - come Johnson ha spudoratamente ribadito anche in seguito - non ci siano barriere non tariffarie.

L'accordo per tutelare l'integrità del mercato unico prevede una lunga serie di procedure e norme da rispettare, che sono, appunto, barriere non tariffarie: dichiarazioni doganali da compilare, controlli sulle regole di origine, controlli fitosanitari, controlli regolamentari e via scartoffiando. Molte merci vengono bloccate perché non hanno la documentazione corretta: in parte per la complessità delle procedure e in parte per la mancanza di preavviso, dato che i controlli sono scattati una settimana dopo l'accordo e uno di questi giorni era Natale. Le imprese sapevano che sarebbero arrivate nuove regole, ma non sapevano quali (il settore automobilistico, ad esempio, ha scoperto con sollievo a fine dicembre di avere ottenuto una deroga temporanea per le batterie che vengono importate dall'Asia, che consente l'export di auto verso la Ue senza tariffe fino al 2027).

Il settore più colpito è stato la pesca, che dipende dalla rapidità dei trasporti. Le consegne di pesce scozzese in Europa sono state sospese la settimana scorsa. La decisione è stata presa dopo i ritardi al confine causati dalle nuove procedure e dopo che, di conseguenza, camionate di pesce e crostacei non sono mai arrivate a destinazione, o sono state respinte perché non più fresche. Secondo il racconto dei responsabili di una ditta, l'esportazione

del loro pesce è stata bloccata perchè i termini in latino per i loro prodotti non erano scritti correttamente sulla dichiarazione doganale.

Eccessi a parte, è un dato di fatto che in pochi giorni sono crollati i prezzi del pesce, l'export è bloccato e gli acquirenti europei sono stati costretti a comprare altrove. Le associazioni di settore sono in rivolta e Johnson ha promesso aiuti, ma senza dare dettagli.

Il premier conservatore preferisce sottolineare gli aspetti positivi, come il fatto che a Dover sono sparite le code di camion lunghe chilometri. La realtà però è che molti camion vengono bloccati prima di arrivare sulla Manica se non hanno le carte in regola. È nato un nuovo confine interno in Inghilterra all'ingresso nella contea del Kent, dove sono stati creati enormi parcheggi per evitare code troppo visibili a Dover.

Quei camionisti che, attraversata la Manica, sono sbarcati in Europa si sono visti confiscare dai doganieri i panini prosciutto e formaggio che si erano portati dietro per pranzo. Altra conseguenza di Brexit che tocca tutti: non è consentito portare nella Ue latticini, derivati della carne o piante che potrebbero contenere patogeni pericolosi. Bruxelles prende molto sul serio i controlli fitosanitari e sugli alimenti.

Un altro "dettaglio" di Brexit le cui conseguenze erano sfuggite ai più riguarda l'imposizione delle regole di origine Ue anche ai prodotti in arrivo dal Regno Unito: le imprese esportatrici britanniche devono poter dimostrare da dove provengono gli ingredienti o componenti di ogni prodotto.

Per poter essere esportate verso la Ue senza tariffe, le merci devono essere made in Britain almeno per il 40%, quindi numerosi prodotti di importazione, che vengono lavorati in Gran Bretagna e poi esportati, non rientrano nella categoria. Secondo il British Retail Consortium «almeno 50 dei nostri soci, tutti grandi catene, dovranno pagare tariffe per riesportare merci verso l'Unione Europea». Non sorprende quindi che un nuovo studio della London School of Economics preveda che le esportazioni britanniche verso la Ue caleranno di oltre un terzo (-36%) a causa di Brexit.

Johnson, con il suo consueto ottimismo, ha assicurato che problemi e ritardi al confine sono solo «difficoltà iniziali» che verranno risolte appena le procedure diventeranno più familiari. Il negoziatore capo della Ue Michel Barnier, che ben conosce ogni dettaglio degli accordi, è più realista. Questa settimana ha detto che i problemi non spariranno perché sono «conseguenze automatiche, direi meccaniche, di Brexit».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicol Degli Innocenti