



## **COMUNICATO STAMPA**

**FEDESPEDI: secondo uno studio della Federazione ammonta a circa 6,4 miliardi di euro l'anno il mancato introito per l'Italia derivante dall'importazione nei porti del Nord Europa di 900 mila contenitori di merce destinata al mercato italiano.**

**Importare tali contenitori nei porti italiani genererebbe, annualmente, un indotto economico per il tessuto imprenditoriale del Paese di ulteriori 5,5 miliardi di euro.**

Un mancato introito per l'Italia pari a circa 6,4 miliardi di euro, di cui oltre il 60% destinato allo Stato (dazi doganali e IVA) e un indotto economico non attivato per il tessuto imprenditoriale del Paese di ulteriori 5,5 miliardi di euro.

Questi, in sintesi, i risultati di uno studio di Fedespedit – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali – sugli effetti sull'economia del Paese derivanti dall'importazione nei porti del Nord Europa, ogni anno, di circa 900 mila contenitori di merce destinata al mercato italiano (valore complessivo stimato: circa 27 miliardi di euro).

Tale numero di contenitori, in particolare, è stato calcolato sulla base delle autorevoli fonti consultate, tra le quali il Piano Nazionale della Logistica, il Libro Bianco dei Trasporti e la Cassa Depositi e Prestiti, che assumono un valore compreso tra i 500 mila e i 2 milioni di contenitori.

Secondo Fedespedit tale situazione è dovuta principalmente all'eccesso di burocrazia che caratterizza le procedure di importazione di una merce nel nostro Paese, dove possono essere effettuate ancora fino a 17 tipologie di controllo e possono intervenire fino a 5 Ministeri.

Più in particolare, la ricerca ha evidenziato come per ogni contenitore da 20 piedi importato nei porti del Nord Europa, attribuendo alla merce trasportata un valore economico medio-basso di 30.000 euro, il mancato introito per il sistema Paese sia di circa 7.100 euro.

Tale valore si ottiene sommando le numerose voci di costo che intervengono nell'importazione in un porto italiano di un contenitore di tali dimensioni: dazi doganali e IVA destinati all'Erario, tasse portuali, costi legati all'attività di agenzie marittime, terminal portuali, spedizionieri e autotrasportatori, ed infine indotto bancario riguardante le operazioni di importazione.

Moltiplicando il mancato introito per ogni singolo contenitore (circa 7.100 euro) per i circa 900 mila contenitori stimati, si ottengono i circa 6,4 miliardi di euro di mancati introiti complessivi per il sistema Paese evidenziati dalla ricerca.

<b>Soggetto</b>	<b>Media nazionale mancato introito per singolo contenitore da 20' (in euro)</b>	<b>Mancato introito per 900 mila contenitori (in euro)</b>
Erario	4.456	4.010.400.000
Ente Portuale	36	32.400.000
Agenzie marittime	221	198.900.000
Terminal Portuali	230	207.000.000
Spedizionieri	240	216.000.000
Autotrasporto	400	360.000.000
Indotto bancario	1.515	1.363.500.000
<b>Totale complessivo</b>	<b>7.098</b>	<b>6.388.200.000</b>

Fonte: Fedespedit – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali.



Inoltre, secondo lo studio di Fedespedità importare in Italia tali contenitori genererebbe un indotto economico per il tessuto imprenditoriale del Paese di ulteriori 5,5 miliardi di euro, risultato ottenuto applicando il moltiplicatore del reddito del cluster marittimo (2,37), al valore dei potenziali nuovi ricavi che tale operazione porterebbe al mondo delle imprese (circa 2,34 miliardi di euro).

“Risulta chiaro – ha affermato Piero Lazzeri, Presidente Fedespedità - che solo una azione congiunta del mondo imprenditoriale, del governo e della pubblica amministrazione, possa ridare credibilità all'intero sistema e convincere quelle aziende che oggi preferiscono importare tramite i porti del Nord Europa beni che saranno poi distribuiti e venduti nel nostro territorio, a ritornare a dare fiducia al sistema dei porti italiani”.

“Per far questo – ha proseguito Lazzeri – è necessario che alcune delle sue strutture portanti, tra cui Autorità Portuali, porti, aeroporti e retroporti e gli ingranaggi organizzativi, tra cui la normativa di settore e la Pubblica amministrazione, siano messe nella condizione di poter lavorare al meglio per confrontarsi su scala internazionale con i sistemi logistici delle altre nazioni. Il nostro Paese deve inoltre poter contare su un'applicazione omogenea del diritto europeo, vanno eliminate le storture per le quali oggi le imprese italiane si vedono penalizzate da una lettura ed applicazione del diritto comunitario che genera un vero e proprio gap competitivo. Tale stortura dispositiva incrementa lo spread logistico tra l'Italia ed il resto d'Europa ed il conto salato lo pagano le imprese con fallimenti e chiusure”.

“Come Fedespedità – ha concluso Lazzeri - da tempo sottolineiamo l'importanza di una decisa azione di snellimento burocratico e di semplificazione normativa degli adempimenti legati all'import/export per incrementare i volumi di merce movimentata dai porti nazionali. Tra gli interventi prioritari da attuare rientrano una concreta riforma del sistema portuale che dia alle Autorità Portuali una reale autonomia finanziaria, la piena e totale attivazione su scala nazionale dello Sportello Unico Doganale e del cosiddetto sistema di preclearing e l'istituzione di un Testo Unico, oggi mancante, che riunisca tutte le norme di importazione ed esportazione di una merce definendone, a livello nazionale, interpretazione ed ambiti di applicazione”.

Contact: Barabino & Partners  
Tel. 010.272.50.48  
Cell. 347.06.91.764  
Jacopo Pedemonte  
j.pedemonte@barabino.it

Milano, 4 dicembre 2014