

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Contrazione del commercio internazionale e sfide che richiedono risposte concrete”

Nicola Capuzzo · Sunday, December 29th, 2024

Questo contenuto fa parte dei contributi pubblicati all'interno dell'inserto speciale

“Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2024

*Contributo a firma di Alessandro Pitti **

** presidente di Fedespedi*

Il 2024 è stato un anno complesso per il sistema logistico e portuale italiano, segnato da una contrazione del commercio internazionale e da una serie di sfide che richiedono risposte concrete. È emersa con forza la necessità di intervenire su questioni strutturali e normative per rilanciare la competitività del nostro Paese.

Guardando ai dati consolidati: nel primo semestre del 2024, l'export italiano ha registrato un calo dell'1,8%, mentre le importazioni si sono contratte dell'8,2%. In particolare, si è osservata una riduzione significativa delle esportazioni verso alcuni partner strategici: Austria (-12,2%), Svizzera (-18,6%) e, soprattutto, Cina (-26,5%). Questa tendenza negativa riflette la contrazione della domanda nei mercati di riferimento, con ripercussioni inevitabili sui traffici portuali, che hanno segnato un calo dello 0,6% nel volume di container movimentati?. Nonostante la crescita globale del traffico container, che ha superato i 180 milioni di TEU con un incremento superiore al 5%, i porti italiani non sono riusciti a cogliere appieno questa opportunità. Al contrario, porti del Mediterraneo come Barcellona (+24,2%) e Tanger Med (+18%) hanno evidenziato performance ben più dinamiche?. In questo scenario, la nostra priorità resta la semplificazione normativa: un quadro regolatorio più semplice e armonizzato può rappresentare una leva fondamentale per attrarre nuovi traffici nei nostri porti e rafforzarne il ruolo centrale nel commercio internazionale. Due dossier tra tutti che riguardano da vicino il mondo dello shipping e della portualità:

- L'attesa riforma della Legge 84/94: la normativa che regola il sistema portuale necessita di un aggiornamento che eviti sovrapposizioni di competenze tra le Autorità di Sistema Portuale e altri

enti regolatori, valorizzando al contempo il contributo di visione degli operatori.

- Carta dei Servizi Merci: riteniamo utile introdurre uno strumento che stabilisca standard di qualità e indicatori di performance vincolanti per gli operatori della filiera, migliorando la trasparenza e l'efficienza del sistema?. In questo senso ci fa particolarmente piacere essere stati tra le rappresentanze di categoria convocate dall'Autorità di Sistema Portuale a cui fa capo il primo porto container nazionale, Genova, per costruire insieme all'AdSP un tavolo di dialogo sulle priorità per lo sviluppo degli hub portuali, digitalizzazione dei processi e snellimento delle procedure innanzitutto.

La semplificazione normativa è per Fedespedi, infatti, la priorità assoluta: avere un sistema normativo e regolatorio chiaro, semplice, efficace e calato nell'operatività consente a tutti gli attori della filiera di operare in un contesto più dinamico, più competitivo che fa bene al nostro import-export. È con questo spirito che nel 2024 ci siamo spesi sul contributo ad ART e sulla recente riforma doganale come disciplinata dal Decreto Legislativo n.141/2024

In estrema sintesi, con riferimento al contributo ad ART, Fedespedi ha criticato aspramente l'inclusione delle imprese di spedizioni tra le aziende tenute al versamento del contributo e, per questo, ha avviato una serie di iniziative a livello nazionale ed europeo volte a ottenere l'esclusione dalla contribuzione in un quadro di riordino normativo che definisca con maggior chiarezza l'ambito di competenza dell'Authority e che favorisca la semplificazione di eventuali adempimenti a cui devono conformarsi gli operatori del settore.

Allo stesso modo, la riforma doganale ha segnato, invece, il lavoro del secondo semestre dell'anno e ha visto la Federazione impegnata con Confetra nel veicolare alcuni correttivi necessari alla normativa perché possa essere davvero uno strumento di semplificazione del quadro normativo e di tutela dei traffici commerciali senza penalizzare l'operatività delle aziende e la competitività nazionale del settore.

Su questo esprimiamo grande apprezzamento per il dialogo con l'Agenzia delle Dogane che è intervenuta con circolari di chiarimento del perimetro della normativa e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze che sta lavorando in continuità con la strada aperta dall'Agenzia per revisionare la disciplina sotto i profili critici segnalati dalle rappresentanze di categoria. Si tratta, in particolare, di alcune modifiche che dovrebbero incidere sull'innalzamento della soglia di diritti evasi che fanno scattare il reato di contrabbando e sulla valorizzazione dell'istituto del ravvedimento operoso che consente agli operatori di correggere eventuali errori compiuti in buona fede.

Al di là della tecnicità delle questioni nel merito, mi preme sottolineare che anche su questo dossier si sta confermando un metodo di lavoro fondato sul dialogo tra rappresentanze associative e Istituzioni, su collaborazione tra pubblica amministrazione e imprese che noi crediamo sia lo strumento imprescindibile per avere un quadro normativo che sia sempre di più rispondente alle esigenze del settore e che stimoli innovazione, competitività e crescita a beneficio del sistema Paese.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

PDF interattivo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE

UN ANNO DI
SHIPPING IN ITALY

This entry was posted on Sunday, December 29th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

