



# **RASSEGNA STAMPA**

**Giugno 2026**

 **IL PUNTO**

di VALENTINA CONTE

## Tassa sui pacchi boomerang per i conti statali

La tassa da 2 euro sui mini pacchi extra Ue rischia di trasformarsi in un boomerang anche per i conti pubblici. È il messaggio che Confetra recapita al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti in una lettera inviata ieri, chiedendo di cancellare il contributo introdotto in manovra, poi sospeso, che dovrebbe tornare in vigore dal primo luglio. La novità sono i numeri. Secondo la Confederazione dei trasporti e della logistica, mantenere l'*handling fee* italiana costerebbe allo Stato 25,5 milioni di euro nei cinque mesi tra luglio e novembre. Il motivo è che la tassa spingerebbe una parte dei traffici verso altri hub europei – Belgio, Paesi Bassi e Ungheria – come già avvenuto nei primi mesi del 2026 prima del rinvio della misura. Confetra parte dai dati delle Dogane che, secondo la sua ricostruzione, mostrano nei primi due mesi dell'anno una perdita di oltre il 50% delle spedizioni quando il contributo era operativo. Se questo scenario si ripetesse da luglio, le entrate complessive per l'Italia – tra tassa nazionale e quota del nuovo dazio europeo da 3 euro – si fermerebbero a 127,6 milioni. Eliminando invece la tassa italiana e mantenendo i traffici nel Paese, il gettito salirebbe a 153,1 milioni grazie alla quota dei dazi europei che resta allo Stato di importazione. Una perdita secca di 25,5 milioni. «Ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale», scrive il presidente Carlo De Ruvo. «L'*handling fee* non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato». Da qui la richiesta a Giorgetti: non un nuovo rinvio, ma la cancellazione definitiva della tassa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**FISCO: CONFETRA: TASSA PACCHI FARA' PERDERE 25 MLN, TOGLIERLA**

AGI0209 3 ECO 0 R01 / = Fisco: Confetra: tassa pacchi fara' perdere 25 mln, toglierla = (AGI) - Roma, 11 giu. - "L'handling fee da 2 euro provochera' il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e fara' perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale". E' il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti. Nella missiva, Confetra segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura - sebbene prorogata al 1 luglio - abbia gia' provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria. "I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno (prima del rinvio dell'handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni - evidenza De Ruvo - siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale e' l'indebolimento strutturale della competitivita' di tutto il sistema logistico del Paese". Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni.

Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo - e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione - l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio - spiega De Ruvo - sommando tale importo ai 245 milioni dell'handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro".Ma questo scenario, secondo la Confederazione, e' irrealistico "perche' si e' dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l'applicazione dell'handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico". Nella lettera, Confetra illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell'arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre. Nel primo scenario, ovvero mantenendo l'handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull'eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro. "Il saldo finale di questa comparazione - sottolinea De Ruvo - evidenza che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all'Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito. "I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale - conclude il Presidente di Confetra - il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato".



13/06/2026

**LOGISTICA: CONFETRA A GIORGETTI, 'TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI VA CANCELLATA, FA PERDERE 25 MLN ALLO STATO'**

ADN0249 7 ECO 0 ADN ECO NAZ LOGISTICA: CONFETRA A GIORGETTI, 'TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI VA CANCELLATA, FA PERDERE 25 MLN ALLO STATO' = va cancellata Roma, 11(Adnkronos) - "L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale". Questo è il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, presidente di CONFETRA(Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti. Nella missiva, CONFETRA segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura - sebbene prorogata al 1° luglio - abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria. "I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno (prima del rinvio dell'handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni - evidenzia De Ruvo - siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l'indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese"

Secondo le stime di CONFETRA, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni. "Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo - e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione - l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio - spiega De Ruvo - sommando tale importo ai 245 milioni dell'handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro". Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico "perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l'applicazione dell'handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico".

Nella lettera, CONFETRA illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell'arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre. Nel primo scenario, ovvero mantenendo l'handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull'eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro. "Il saldo finale di questa comparazione - sottolinea De Ruvo - evidenzia che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all'Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito. I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale - conclude il Presidente di CONFETRA - il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato". (Rem/Adnkronos)

**IMPRESSE: CONFETRA A GIORGETTI, TASSA 2 EURO SU PACCHI FA PERDERE 25 MLN A STATO**

Imprese: Confetra a Giorgetti, tassa 2 euro su pacchi fa perdere 25 mln a Stato Roma, 11 giu. (LaPresse) - "L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale". Così Carlo De Ruvo, presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), in una lettera inviata al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Nella missiva, Confetra segnala che "i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura - sebbene prorogata al 1° luglio - abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria". "I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno (prima del rinvio dell'handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni - evidenza De Ruvo - siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l'indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese"

Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni. "Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo - e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione - l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio - spiega De Ruvo - sommando tale importo ai 245 milioni dell'handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro". Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico "perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l'applicazione dell'handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico". Nella lettera, Confetra illustra al ministro il confronto tra i due possibili scenari nell'arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre. Nel primo scenario, ovvero mantenendo l'handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull'eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro.

"Il saldo finale di questa comparazione - sottolinea De Ruvo - evidenzia che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all'Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito. "I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale - conclude il Presidente di Confetra - il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato".

**LOGISTICA: CONFETRA A GIORGETTI, 'TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI VA CANCELLATA, FA PERDERE 25 MLN ALLO STATO'**

LOGISTICA: CONFETRA A GIORGETTI, 'TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI VA CANCELLATA, FA PERDERE 25 MLN ALLO STATO' = Roma, 11 giu. (Labitalia) - "L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale". Questo è il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, presidente di CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti. Nella missiva, CONFETRA segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura - sebbene prorogata al 1° luglio - abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria. "I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno (prima del rinvio dell'handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni - evidenza De Ruvo - siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l'indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese". Secondo le stime di CONFETRA, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni. "Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo - e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione - l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio - spiega De Ruvo - sommando tale importo ai 245 milioni dell'handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro". Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico "perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l'applicazione dell'handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico". Nella lettera, CONFETRA illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell'arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre. Nel primo scenario, ovvero mantenendo l'handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull'eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro. "Il saldo finale di questa comparazione - sottolinea De Ruvo - evidenza che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all'Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito. I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale - conclude il Presidente di CONFETRA - il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato". (Red-Lab/Labitalia)



13/05/2026

## CONFETRA A GIORGETTI: LA TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI DIMEZZA IL TRAFFICO E FA PERDERE 25 MLN ALLO STATO

<https://www.ferpress.it/confetra-a-giorgetti-la-tassa-da-2-euro-sui-pacchi-dimezza-il-traffico-e-fa-perdere-25-mln-allo-stato/>

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – “L’handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale”. Questo è il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell’Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Nella missiva, Confetra segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura – sebbene prorogata al 1° luglio – abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

“I dati dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell’anno (prima del rinvio dell’handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni – evidenzia De Ruvo – siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l’indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese”.

Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l’assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni.

“Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo – e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione – l’Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio – spiega De Ruvo – sommando tale importo ai 245 milioni dell’handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro”.

Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico “perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l’applicazione dell’handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico”.

Nella lettera, Confetra illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell’arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre.

Nel primo scenario, ovvero mantenendo l’handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull’eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l’handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro.

“Il saldo finale di questa comparazione – sottolinea De Ruvo – evidenzia che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all’Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito.

“I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale – conclude il Presidente di Confetra – il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L’handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato”.



Messaggero Marittimo.it



**confetra**  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

13/06/2026

**CONFETRA: “LA TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI PENALIZZA LA LOGISTICA E LE ENTRATE FISCALI”**

<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-al-governo-la-tassa-da-2-euro-sui-pacchi-penalizza-la-logistica-e-riduce-le-entrate-fiscali/>

Confetra lancia un nuovo appello al Governo contro l’handling fee da 2 euro applicata alle spedizioni, sostenendo che la misura rischia di compromettere la competitività del sistema logistico italiano e di generare effetti negativi anche per le finanze pubbliche. La richiesta è contenuta in una lettera inviata dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, al ministro dell’Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti. Secondo la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, l’introduzione del contributo potrebbe determinare una contrazione di almeno il 50% dei traffici interessati e provocare una perdita di circa 25 milioni di euro per l’Erario. Per questo motivo Confetra chiede la cancellazione immediata della misura, la cui entrata in vigore è stata rinviata al 1° Luglio 2026.

Nella lettera viene evidenziato come i primi dati disponibili del 2026 mostrino già un significativo spostamento delle attività di importazione e sdoganamento verso altri Paesi dell’Unione Europea che non prevedono oneri analoghi, tra cui Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

Secondo De Ruvo, i dati dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli relativi ai primi due mesi dell’anno, prima del rinvio della misura, avrebbero registrato una riduzione superiore al 50% delle spedizioni coinvolte. Un fenomeno che, a suo avviso, rischia di trasformarsi in una riallocazione strutturale dei traffici verso altri hub logistici europei, con conseguenze durature sulla competitività nazionale.

Confetra ha inoltre elaborato una simulazione economica sugli effetti della tassa. Le stime indicano che il gettito annuo previsto dall’handling fee, pari a 245 milioni di euro, presuppone il coinvolgimento di circa 122,5 milioni di spedizioni. Su tali volumi potrebbe inoltre applicarsi il dazio temporaneo unionale da 3 euro per articolo, del quale il 25% rimane allo Stato membro in cui avviene l’importazione.

Secondo la Confederazione, mantenendo in Italia questi traffici, il Paese potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui derivanti dalla quota nazionale del dazio europeo. Sommando questa cifra al gettito dell’handling fee, le entrate teoriche raggiungerebbero oltre 612 milioni di euro all’anno, equivalenti a circa 255 milioni nel periodo compreso tra Luglio e Novembre. Tuttavia, Confetra ritiene questo scenario poco realistico proprio a causa dell’effetto disincentivante della tassa. Se il calo dei traffici dovesse attestarsi al 50%, le entrate complessive tra handling fee e quota del dazio si fermerebbero a circa 127,6 milioni di euro nei cinque mesi considerati.

Al contrario, eliminando il contributo nazionale e mantenendo i flussi logistici sul territorio italiano, lo Stato rinunciarebbe all’incasso dell’handling fee ma potrebbe beneficiare integralmente della quota del dazio europeo, raggiungendo un gettito stimato di 153,1 milioni di euro.

La differenza tra i due scenari, sottolinea Confetra, sarebbe pari a circa 25,5 milioni di euro a favore dell’ipotesi senza tassa. Per l’associazione si tratta di un vero e proprio “paradosso fiscale”: una misura concepita per aumentare le entrate pubbliche finirebbe invece per ridurle, indebolendo allo stesso tempo il settore logistico e la capacità competitiva del sistema Paese.

Da qui la richiesta rivolta al Governo di rivedere il provvedimento prima della sua entrata in vigore, evitando ulteriori delocalizzazioni dei traffici e preservando il ruolo dell’Italia come hub logistico nel contesto europeo.

## CONFETRA A GIORGETTI: LA TASSA DI 2 EURO SUI PACCHI FA PERDERE 25 MILIONI ALLO STATO

[https://portlogisticpress.it/confetra-a-giorgetti-la-tassa-di-2-euro-sui-pacchi-fa-perdere-25-milioni-allo-stato/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=confetra-a-giorgetti-la-tassa-di-2-euro-sui-pacchi-fa-perdere-25-milioni-allo-stato](https://portlogisticpress.it/confetra-a-giorgetti-la-tassa-di-2-euro-sui-pacchi-fa-perdere-25-milioni-allo-stato/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=confetra-a-giorgetti-la-tassa-di-2-euro-sui-pacchi-fa-perdere-25-milioni-allo-stato)

“L’handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale”.

Questo è il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell’Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Nella missiva, Confetra segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura – sebbene prorogata al 1° luglio – abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

“I dati dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell’anno (prima del rinvio dell’handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni – evidenza De Ruvo – siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l’indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese”.

Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l’assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni.

“Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo – e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione – l’Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio – spiega De Ruvo – sommando tale importo ai 245 milioni dell’handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro”.

Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico “perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l’applicazione dell’handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico”.

Nella lettera, Confetra illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell’arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre.

Nel primo scenario, ovvero mantenendo l’handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull’eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l’handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro.

“Il saldo finale di questa comparazione – sottolinea De Ruvo – evidenza che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all’Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito.

“I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale – conclude il Presidente di Confetra – il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L’handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato”.

**CONFETRA A GIORGETTI: "LA TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI DIMEZZA IL TRAFFICO E FA PERDERE 25 MILIONI ALLO STATO. VA CANCELLATA"**

[https://www.ilnautilus.it/trasporti/economia/2026-06-11/confetra-a-giorgetti-la-tassa-da-2-euro-sui-pacchi-dimezza-il-traffico-e-fa-perdere-25-milioni-allo-stato-va-cancellata\\_189326/](https://www.ilnautilus.it/trasporti/economia/2026-06-11/confetra-a-giorgetti-la-tassa-da-2-euro-sui-pacchi-dimezza-il-traffico-e-fa-perdere-25-milioni-allo-stato-va-cancellata_189326/)

"L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale". Questo è il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Nella missiva, Confetra segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura – sebbene prorogata al 1° luglio – abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

"I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno (prima del rinvio dell'handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni – evidenza De Ruvo – siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l'indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese".

Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni.

"Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo – e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione – l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio – spiega De Ruvo – sommando tale importo ai 245 milioni dell'handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro".

Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico "perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l'applicazione dell'handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico".

Nella lettera, Confetra illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell'arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre.

Nel primo scenario, ovvero mantenendo l'handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull'eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro.

"Il saldo finale di questa comparazione – sottolinea De Ruvo – evidenzia che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all'Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito.

"I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale – conclude il Presidente di Confetra – il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato".

## HANDLING FEE PACCHI, CONFETRA: "VA CANCELLATA SUBITO"

<https://transportonline.com/news/informazione/handling-fee-pacchi-confetra-cancellazione-tassa/>

L'handling fee pacchi da 2 euro rischia di provocare il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e di determinare una perdita di oltre 25 milioni di euro per le casse dello Stato. Per questo motivo Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha chiesto al Governo di cancellare immediatamente la misura.

È questo il messaggio contenuto nella lettera inviata da Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, al Ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti, con l'obiettivo di salvaguardare la competitività del comparto logistico nazionale.

Nella comunicazione indirizzata al Ministero, Confetra evidenzia come i dati raccolti nei primi mesi del 2026 dimostrino che la sola introduzione dell'handling fee sui pacchi, successivamente prorogata al 1° luglio 2026, abbia già prodotto uno spostamento significativo delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Paesi europei.

In particolare, Belgio, Paesi Bassi e Ungheria stanno beneficiando della delocalizzazione delle attività logistiche grazie all'assenza di oneri analoghi applicati in Italia.

"I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno, una perdita di oltre il 50% delle spedizioni", sottolinea Carlo De Ruvo.

Secondo il presidente di Confetra, il rischio concreto è quello di una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub logistici europei, fenomeno che potrebbe consolidarsi nel tempo e diventare difficilmente reversibile senza un intervento immediato. Per Confetra, la permanenza della tassa rappresenta una minaccia diretta alla competitività del sistema logistico italiano.

"La tassa tutta italiana rischia di indebolire strutturalmente il settore dei trasporti e della logistica, riducendo l'attrattività del Paese per le attività di importazione e distribuzione delle merci", evidenzia la Confederazione.

Secondo le elaborazioni di Confetra, il gettito annuo previsto dall'handling fee pacchi ammonta a circa 245 milioni di euro, valore che presuppone l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni.

La Confederazione ricorda inoltre che, qualora sulle spedizioni venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo e considerando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione, l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui derivanti dalla sola quota del dazio.

Sommando quest'ultima cifra ai 245 milioni di euro stimati dall'handling fee, il gettito teorico complessivo raggiungerebbe i 612,5 milioni di euro annui, pari a circa 255,2 milioni di euro nel periodo compreso tra luglio e novembre.

Secondo Confetra, tale scenario è però irrealistico, poiché i dati raccolti nei primi mesi del 2026 dimostrano che l'applicazione dell'handling fee provoca una perdita di almeno il 50% dei traffici.

Nella lettera al Ministro Giorgetti vengono quindi confrontati due diversi scenari riferiti al periodo luglio-novembre.

Nel primo caso, con il mantenimento della tassa e la conseguente riduzione dei traffici merci, le entrate complessive per lo Stato tra handling fee e quota del dazio europeo scenderebbero a circa 127,6 milioni di euro.

Nel secondo scenario, basato sull'eliminazione della tassa nazionale, verrebbero invece preservati i traffici logistici sul territorio italiano. In questo caso lo Stato rinuncerebbe all'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota derivante dal dazio europeo, raggiungendo un gettito pari a 153,1 milioni di euro.

Secondo i calcoli della Confederazione, la differenza tra i due scenari è netta.

"Mantenere la tassa non produce ricchezza ma costa all'Erario oltre 25 milioni di euro di minore gettito", afferma Carlo De Ruvo.

Il presidente di Confetra conclude evidenziando quello che definisce un vero e proprio paradosso fiscale: l'handling fee pacchi non aumenterebbe le entrate pubbliche ma, al contrario, le ridurrebbe, danneggiando contemporaneamente le imprese della logistica, il traffico merci nazionale e le casse dello Stato.

Per questo motivo la Confederazione rinnova al Governo la richiesta di cancellare la misura prima della sua entrata in vigore, al fine di tutelare la competitività della logistica italiana e preservare i flussi di importazione e sdoganamento nel Paese.

**CONFETRA: «LA TASSA SUI PACCHI PROVOCA DANNI INGENTI SU TRAFFICI ED ECONOMIA»**

<https://www.iltirreno.it/toscana/2026/06/12/news/shipping-confetra-la-tassa-sui-pacchi-provoca-danni-ingenti-su-traffici-ed-economia-1.100882219>

La tassa della discordia. Non si può definire altrimenti la handling fee da 2 euro sui pacchi, che secondo Confetra, la Confederazione dei trasporti e della logistica, provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato. Il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, ha inviato una lettera al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Nella missiva, viene segnalato che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come la misura – sebbene prorogata al 1° luglio – abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

«I dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell'anno (prima del rinvio dell'handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni – evidenza De Ruvo – siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l'indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese».

Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni. «Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo – e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione – l'Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio – spiega De Ruvo – sommando tale importo ai 245 milioni dell'handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro».

Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico «perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l'applicazione dell'handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico». Nella lettera, Confetra illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell'arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre.

Nel primo scenario, ovvero mantenendo l'handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull'eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l'handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro.

«Il saldo finale di questa comparazione – sottolinea De Ruvo – evidenzia che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all'Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito. I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale: il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato».

# Autobus, bonus a fondi invariati Pagamenti digitali anche da app

## Decreto accise ter

**Primo ok al Senato  
Plafond unico di 300 milioni  
anche per il trasporto merci**

**Marco Mobili  
Giovanni Parente**

ROMA

Il decreto accise ter (con l'inclusione del quater) supera l'esame del Senato con l'ok per alzata di mano e punta a un esame sprint alla Camera, dove il testo è calendarizzato in Aula già per martedì 16 (il termine di conversione è il 29 giugno). Nel passaggio a Palazzo Madama, oltre al nuovo calendario della rottamazione quinquies per multe e tasse locali e all'estensione del divieto del telemarketing selvaggio, il provvedimento si è arricchito anche dell'estensione del credito d'imposta per l'autotrasporto merci anche alle attività di trasporto di persone e alle imprese di noleggio di autobus con conducente a condizione che sia effettuato con vetture con classe ambientale euro 5 ed euro 6.

Un allargamento che però avviene a risorse invariate. La dote, infatti, è quella dei 300 milioni (elevata rispetto ai precedenti 100 milioni proprio dal decreto accise quater, ossia il Dl 89/2026). Allo stato attuale il meccanismo dell'agevolazione è destinato

a coprire la maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi da marzo a giugno dell'anno 2026 rispetto al prezzo del mese di febbraio. La percentuale dovrà essere fissata da un decreto attuativo del ministero delle Infrastrutture e trasporti di concerto con Economia e Ambiente. Ora però la platea potenziale si allarga rischiando di ridurre l'importo del beneficio a chi farà richiesta quando saranno disponibili le regole e procedure operative.

Altra modifica inserita nel passaggio del decreto accise ter al Senato riguarda la precisazione sull'obbligo di accettare i pagamenti con strumenti alternativi al contante da parte di chi vende beni o servizi e dalle attività professionali. L'intervento serve a contestualizzare l'applicazione a tutti i nuovi strumenti di pagamento elettronico, quindi sostanzialmente anche ad app e wallet.

Con un intervento di allineamento che va a coprire anche la sanzione per chi non accetta i pagamenti elettronici: sanzione che, almeno da un punto di vista normativo, dal 30 giugno 2022 è fissata in un importo fisso di 30 euro e di una quota del 4% sul valore della transazione negata. Un quadro aggiornato quindi per tener conto di tutte le evoluzioni tecnologiche che viaggiano velocemente.

Non c'è traccia, invece, nel decreto accise ter di un ulteriore rinvio della tassa italiana di 2 euro sui pacchi di piccolo valore (sotto i 150 euro) che provengono dai Paesi extra Ue. Quindi dal 1° luglio scatteranno sia il nuovo dazio Ue da 3 euro sia la tassa italiana con un effetto «3+2» che potrebbe, però, avere un effetto boomerang drenando parte del traffico merci verso altri scali europei. Questo perché una tassa di gestione sulle piccole spedizioni relative a vendite a distanza è stata già concordata in sede Ue con un'applicazione destinata a partire entro e non oltre il 1° novembre. A denunciare i rischi di una distorsione era stata già Confetra. Ora l'allarme è rilanciato da Aice-Confcommercio (Associazione italiana commercio estero) che attraverso il presidente Riccardo Garosci chiede il rinvio della tassa italiana per evitare «la distorsione di traffico, con le merci che entrano comunque in Ue attraverso altri Paesi per poi raggiungere i consumatori italiani, infatti, azzererebbe le entrate fiscali previste».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Per ora nessun  
intervento sulla tassa  
sui mini pacchi:  
doppio prelievo  
dal 1° luglio**

**MINI PACCHI EXTRA UE, CONTROLLI RECORD E NUOVE TASSE: COSA CAMBIA DAL 1° LUGLIO**

<https://www.economymagazine.it/mini-pacchi-extra-ue-controlli-record-e-nuove-tasse-cosa-cambia-dal-1-luglio/>

L'invasione dei mini pacchi low cost provenienti dai Paesi extra Ue continua a mettere sotto pressione dogane e operatori logistici europei. Per questo l'Italia alza ulteriormente il livello di guardia. L'agenzia delle Dogane e Monopoli punta infatti a intensificare i controlli sulle spedizioni di modico valore, mentre si avvicina una data destinata a cambiare le regole del commercio elettronico internazionale: il 1° luglio.

La strategia emerge dalla convenzione tra il ministero dell'Economia e l'Adm, che prevede 47mila controlli nel 2026, 47.500 nel 2027 e 48mila nel 2028. L'obiettivo è migliorare la capacità di individuare dichiarazioni non corrette sul valore delle merci importate, aumentando anche il tasso di positività delle verifiche.

La svolta – riporta Il Sole 24 Ore – arriverà con l'introduzione del nuovo dazio europeo da 3 euro applicato alle spedizioni provenienti da Paesi extra Ue con valore inferiore a 150 euro. La misura segna la fine dell'esenzione doganale che per anni ha favorito l'ingresso di milioni di prodotti a basso costo, soprattutto dalla Cina.

La decisione si inserisce in un contesto di crescita esplosiva delle spedizioni internazionali. Secondo i dati della Commissione europea, nel 2024 sono entrati nel mercato comunitario 4,6 miliardi di piccoli pacchi, il 91% dei quali provenienti dalla Cina. Un volume che è raddoppiato ogni anno dal 2022, alimentando le preoccupazioni per la concorrenza nei confronti delle imprese europee e per il rispetto delle norme doganali.

Il nuovo prelievo sarà applicato a ogni categoria merceologica presente all'interno del pacco. Ciò significa che una spedizione contenente prodotti appartenenti a categorie differenti potrebbe essere soggetta a più addebiti.

In pratica, il costo finale del dazio non dipenderà soltanto dal valore complessivo della spedizione, ma anche dal numero di tipologie di articoli dichiarate, aumentando l'impatto economico sulle importazioni di piccolo valore.

Al dazio europeo potrebbe aggiungersi la cosiddetta mini tassa italiana da 2 euro, la cui entrata in vigore è stata rinviata al 1° luglio dal decreto fiscale di primavera.

L'ipotesi di un doppio prelievo, il cosiddetto "3+2", sta però suscitando forti perplessità tra gli operatori del settore. Il rischio è che il contributo nazionale finisca per sovrapporsi alle nuove misure europee, soprattutto considerando che Bruxelles ha già approvato una futura tassa di gestione sulle piccole spedizioni destinata a entrare in vigore entro il 1° novembre.

Per il governo la misura rappresenta una fonte di gettito significativa: le stime indicano entrate per 122,5 milioni di euro nel 2026 e circa 245 milioni di euro annui a partire dal 2027.

A preoccupare il comparto logistico è soprattutto il possibile spostamento dei traffici verso altri aeroporti e centri di smistamento europei. Secondo le stime di Confetra, l'introduzione della mini tassa italiana potrebbe determinare una riduzione fino al 50% dei volumi gestiti dagli hub nazionali, replicando quanto osservato nei primi mesi del 2026 prima del rinvio della misura.

In questo scenario i grandi corrieri potrebbero preferire far arrivare le merci in altri Paesi europei, per poi trasferirle in Italia via terra. Una soluzione che rischierebbe di penalizzare il sistema logistico nazionale e ridurre i benefici fiscali attesi.

Anche il mondo del commercio estero invita alla prudenza. Secondo Aice-Confcommercio, il dazio europeo rappresenta uno strumento utile per contrastare la concorrenza sleale delle piattaforme extra Ue e sostenere le imprese italiane dei settori moda, accessori e casa.

Diverso il giudizio sulla tassa nazionale aggiuntiva. Le associazioni temono infatti che un ulteriore aggravio possa incentivare l'ingresso delle merci attraverso altri Paesi dell'Unione, con il risultato paradossale di ridurre sia i flussi logistici sia le entrate fiscali per l'Italia. Una partita che si giocherà nelle prossime settimane e che potrebbe ridisegnare gli equilibri dell'e-commerce internazionale nel mercato europeo.

**CONFETRA SCRIVE A GIORGETTI**

## Mini pacchi, sale il pressing per rinviare la tassa italiana di 2 euro

Sale il pressing per lo stop alla tassa italiana di 2 euro sui mini pacchi extra Ue (sotto 150 euro), che scatterà dal 1° luglio insieme al dazio comunitario da 3 euro. «L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per

salvaguardare il comparto logistico nazionale». È l'appello di Carlo De Ruvo, presidente di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), in una lettera al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Confetra chiede di evitare gli effetti distorsivi che potrebbe creare la misura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



15/06/2026

## E-COMMERCE: LA TASSA DA 2 EURO FA PERDERE 25 MILIONI ALLO STATO

<https://www.bitmat.it/internet/ecommerce/e-commerce-la-tassa-da-2-euro-fa-perdere-25-milioni-allo-stato/>

“L’handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato: chiediamo al Governo di cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale”. Questo è il fulcro della lettera inviata oggi da Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), al Ministro dell’Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Nella missiva, Confetra segnala che i dati dei primi mesi del 2026 dimostrano chiaramente come questa misura – sebbene prorogata al 1° luglio – abbia già provocato un concreto e significativo spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non applicano analoghi oneri, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

“I dati dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli parlano chiaro e fotografano, nei primi due mesi dell’anno (prima del rinvio dell’handling fee a luglio 2026) una perdita di oltre il 50% delle spedizioni – evidenza De Ruvo – siamo davanti a una progressiva riallocazione dei traffici verso altri hub europei che rischia di consolidarsi nel tempo e di diventare difficilmente reversibile, se non si interviene subito rimuovendo questa tassa solo italiana. Il pericolo reale è l’indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese”.

Secondo le stime di Confetra, il gettito annuo previsto della tassa (245 milioni di euro) implica l’assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni.

“Qualora su questi venisse applicato il dazio temporaneo unionale di 3 euro per articolo – e ricordando che il 25% del relativo gettito resta allo Stato membro di importazione – l’Italia potrebbe beneficiare di circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio – spiega De Ruvo – sommando tale importo ai 245 milioni dell’handling fee, il gettito teorico complessivo sarebbe di circa 612,5 milioni di euro annui. Riparametrando questi valori sul periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre, il gettito teorico sarebbe pari a circa 255,2 milioni di euro”.

Ma questo scenario, secondo la Confederazione, è irrealistico “perché si è dimostrato nei primi due mesi del 2026 che con l’applicazione dell’handling fee italiana si perde almeno il 50% del traffico”.

Nella lettera, Confetra illustra dettagliatamente al Ministro il confronto tra i due possibili scenari nell’arco dei cinque mesi considerati, compresi tra luglio e novembre.

Nel primo scenario, ovvero mantenendo l’handling fee in vigore e subendo la conseguente perdita del 50% dei traffici, le entrate complessive per lo Stato tra tassa nazionale e quota dazio scenderebbero a 127,6 milioni di euro. Al contrario, il secondo scenario basato sull’eliminazione della tassa nazionale permetterebbe di salvare i traffici sul territorio: in questo modo lo Stato azzererebbe l’handling fee ma incasserebbe integralmente la quota del dazio europeo, per un valore pari a 153,1 milioni di euro.

“Il saldo finale di questa comparazione – sottolinea De Ruvo – evidenzia che mantenere la tassa non produce ricchezza, ma costa all’Erario ben 25,5 milioni di euro di minore gettito.

“I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale – conclude il Presidente di Confetra – il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L’handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato”.

**CONFETRA CHIEDE L'ABOLIZIONE DELLA TASSA ITALIANA SUI PICCOLI PACCHI**

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/logistica/confetra-chiede-labolizione-della-tassa-italiana-sui-piccoli-pacchi/>

Confetra ha inviato l'11 giugno 2026 al ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, una lettera formale in cui chiede la cancellazione immediata della tassa italiana da 2 euro applicata alle piccole spedizioni provenienti da Paesi extra-europei. Firma la missiva Carlo De Ruvo, presidente della confederazione, che quantifica in almeno il 50% la perdita di traffici già registrata nei primi mesi del 2026 e in 25,5 milioni di euro il saldo negativo per l'Erario nel solo periodo luglio-novembre, rispetto allo scenario in cui la tassa venisse eliminata.

La misura, prorogata al 1° luglio 2026 dopo le prime tensioni emerse a inizio anno, aveva già prodotto effetti prima ancora di entrare a regime: secondo i dati dell'Agenzia delle Dogane, citati da Confetra, nei primi due mesi del 2026 (ossia nella fase precedente al rinvio) le spedizioni sdoganate in Italia sono calate di oltre il 50%, con una contestuale riallocazione delle operazioni di importazione verso altri Stati membri dell'UE che non applicano oneri analoghi: Belgio, Paesi Bassi e Ungheria sono diventati i principali hub alternativi verso i quali si stanno spostando i flussi merci. De Ruvo sottolinea che questo spostamento non ha carattere temporaneo: "Il pericolo reale è l'indebolimento strutturale della competitività di tutto il sistema logistico del Paese". La confederazione teme che la riallocazione dei traffici verso altri hub europei tenda a consolidarsi nel tempo, diventando difficilmente reversibile se non si interviene prima dell'entrata in vigore definitiva della tassa.

Al centro della lettera c'è un'analisi comparativa tra due scenari che si articolano nel periodo di cinque mesi compreso tra luglio e novembre 2026. Il punto di partenza è la stima del gettito annuo previsto dalla tassa: 245 milioni di euro, cifra che implica l'assoggettamento di circa 122,5 milioni di spedizioni all'anno. Su questo volume, Confetra calcola anche l'effetto del dazio temporaneo europeo di 3 euro per articolo, ricordando che il 25% del relativo gettito spetta allo Stato membro in cui avviene l'importazione. Applicando questa percentuale all'intero flusso di 122,5 milioni di spedizioni, l'Italia potrebbe incassare circa 367,5 milioni di euro annui dalla sola quota del dazio europeo. Sommando quest'importo ai 245 milioni della tassa italiana, il gettito teorico complessivo raggiungerebbe i 612,5 milioni di euro annui, che riproporzionati ai cinque mesi luglio-novembre corrispondono a circa 255,2 milioni di euro. La confederazione, tuttavia, definisce questo scenario "irrealistico", proprio perché i dati empirici già disponibili dimostrano che l'applicazione della tassa italiana provoca la fuga di almeno metà del traffico.

Nel primo scenario - mantenimento la tassa italiana con conseguente perdita del 50% dei traffici - le entrate complessive per lo Stato, sommando tassa nazionale e quota del dazio europeo, scenderebbero a 127,6 milioni di euro nel periodo considerato.

Nel secondo scenario - con l'eliminazione della tassa nazionale e recupero integrale dei traffici - lo Stato italiano azzererebbe la tassa nazionale, ma incasserebbe per intero la quota del dazio europeo, pari a 153,1 milioni di euro. La differenza tra i due scenari è di 25,5 milioni di euro a favore dell'abolizione della tassa. "Il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo" nei soli cinque mesi considerati, scrive De Ruvo, che parla esplicitamente di "paradosso fiscale": l'handling fee, anziché aumentare il gettito, lo riduce, penalizzando al tempo stesso le imprese della logistica e le casse dello Stato.

# Pacchi, corsa contro il tempo per rinviare la tassa italiana

**Spedizioni extra Ue.** Conto alla rovescia per evitare l'avvio dal prossimo 1° luglio in concomitanza con il nuovo dazio da 3 euro e attendere il prelievo di gestione in vigore in tutta la Ue da novembre

**Marco Mobili  
Giovanni Parente**

Un conto alla rovescia che procede inesorabile verso la data del 1° luglio. È una strada, strettissima per trovare un veicolo legislativo con cui rinviare la tassa italiana di 2 euro che si andrà a cumulare con il dazio Ue da 3 euro. Il "pasticciaccio brutto" dei mini pacchi (sotto i 150 euro di valore) provenienti dai Paesi extra Ue rischia di presentare un conto salatissimo di un «3+2» destinato ad abbattersi su chi acquista tramite e-commerce e che però rischia di penalizzare l'intero settore della logistica italiana. A conti fatti lo sforzo economico potrebbe non essere eccessivo e un aiuto potrebbe arrivare direttamente dal dazio Ue: il 25% dell'importo riscosso va infatti a ogni singolo Paese di importazione.

Questo potrebbe contribuire ad attenuare l'impatto della mini tassa italiana, per cui in manovra era stato previsto un gettito di 122,5 milioni di euro per il 2026 ipotizzando che di fatto avrebbe iniziato a produrre risultati dalla seconda metà dell'anno per consentire i tempi di monitoraggio. Tanto che il decreto fiscale ha potuto spostarne la decorrenza al 1° luglio proprio perché non occorre coperture per i mesi precedenti.

Il problema nasce dal fatto che la mini tassa italiana era stata pensata e voluta prima che l'Unione europea sul dazio da applicare congiuntamente proprio dal 1° luglio. Dazio di 3 euro che, dopo l'accordo raggiunto a dicem-



bre, è stato formalmente approvato dal Consiglio a inizio febbraio e che ha un meccanismo di applicazione a ciascuna diversa categoria di articoli, identificata dalle rispettive sottovoci tariffarie, contenuta in un pacco. Tanto per essere più chiari se in un pacco sotto i 150 euro di valore complessivo proveniente dalla Cina o da un altro Stato extra Ue ci sono due camicette di seta e una di lana il dazio scatta per entrambe, per un totale quindi di 6 euro. Il dazio trova, secondo le cifre della Commissione Ue, una spiegazione nei volumi di traffico generati dall'e-commerce: il numero dei piccoli pacchi in arrivo nell'Ue è raddoppiato ogni anno dal 2022 fino ad arrivare a quota 4,6 miliardi nel 2024

## Il calendario.

Dal 1° luglio scatta sui mini pacchi extra Ue sia la mini tassa italiana di 2 euro che il dazio comunitario di 3 euro

**Il rischio è di perdere il traffico merci verso altri scali Ue con contraccolpi sul settore della logistica**

con il 91% proveniente dalla Cina.

Ora, però, il problema è che il gioco di anticipo tentato dall'Italia rischia di diventare un fuorigioco. Anche perché Consiglio e Parlamento Ue hanno già raggiunto nella scorsa primavera che un'intesa punta nuova tassa di gestione (handling fee) che sarà riscossa dalle autorità doganali sulle piccole spedizioni vendute a distanza. Partire con quattro mesi di anticipo rischierebbe di drenare il traffico destinato agli scali italiani. Nella lettera inviata al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) ha sottolineato come la mini tassa di 2 euro (pur non essendo stata finora applicata) abbia già provocato uno spostamento delle operazioni di importazione e sdoganamento verso altri Stati membri che non la chiedono, in particolare Belgio, Paesi Bassi e Ungheria per poi trasferire via terra il merci in Italia. Di fatto il 50% di traffico perso nei primi due mesi dell'anno prima del rinvio della mini tassa ha prodotto una revisione della geografia della spedizioni, che potrebbe essere ora ulteriormente accentuata nei mesi di applicazione della mini tassa italiana fino all'introduzione dell'handling fee Ue. Anche per questo tutte le associazioni di categoria della logistica sono in pressing sulla politica per ottenere un rinvio per evitare una perdita del volume d'affari che rischia di abbattersi anche su tutta la filiera occupazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL GOVERNO DEVE DECIDERE CHE FARE CON LA TASSA SUI PACCHI**

<https://www.ilpost.it/2026/06/18/governo-tassa-pacchi-extra-ue-1-luglio/>

Il governo italiano deve decidere cosa fare con la tassa di 2 euro sui pacchi di valore inferiore ai 150 euro e provenienti da paesi fuori dall'Unione Europea. Dovrebbe entrare in vigore il primo di luglio, ma in quella data entrerà in vigore anche una tassa praticamente identica a livello europeo, di 3 euro. Allo stato attuale delle cose, tra due settimane i consumatori italiani dovrebbero quindi pagare due tasse sovrapposte, per un totale di 5 euro a pacco (3 europei per ogni oggetto + 2 italiani per ogni spedizione).

Sarebbe una tassa sproporzionata e decisamente impopolare, perché riguarderebbe molte persone che ordinano prodotti a prezzi bassi da paesi extraeuropei. Che si sarebbe arrivati a questa situazione era ampiamente prevedibile: il governo sa da mesi di dover risolvere un guaio che si è creato da solo.

La tassa italiana era stata introdotta a dicembre con la legge di bilancio, quella con cui il governo definisce come spendere i soldi per l'anno successivo: l'obiettivo dichiarato era disincentivare l'acquisto di prodotti a basso costo dalla Cina, problematici per il loro impatto ambientale e sociale, e per la concorrenza insostenibile che fanno alle imprese italiane; ma nella pratica la tassa serviva soprattutto al governo per racimolare qualche centinaio di milioni di euro a copertura di alcune misure previste all'ultimo nella legge di bilancio.

Fu chiaro fin da subito che la tassa non stava in piedi, tanto che già a marzo il governo ne rinviò l'introduzione a luglio. Ora ci risiamo, una soluzione definitiva non è stata trovata ed è molto probabile che si arriverà a un nuovo rinvio. Così però non solo verrà ancora una volta posticipato il problema, ma si alimenteranno ulteriormente la confusione e le distorsioni che nel frattempo si sono create nel settore della logistica.

Le aziende di spedizioni, infatti, lamentano di stare perdendo il giro d'affari per il modo in cui le aziende si sono già attrezzate per aggirare la tassa, anche se non è ancora entrata in vigore. Aggirarla è abbastanza semplice: basta mandare i pacchi in altri paesi europei in cui la tassa non si paga e poi portarli in Italia con i tir. Il mercato unico europeo permette di farlo senza limitazioni, e il risultato è una perdita di lavoro per le aziende italiane della logistica e una perdita anche per lo Stato italiano, che rinuncia alle tasse che queste imprese pagherebbero sui loro servizi, tra IVA e altro.

Confetra, una delle più importanti federazioni italiane dei trasporti e della logistica, dice che nei primi mesi del 2026 le aziende del settore hanno perso una quota significativa dei loro guadagni abituali, e ha stimato in 25,5 milioni di euro la perdita per lo Stato se la tassa entrasse in vigore. Confetra non chiede il rinvio, ma l'abolizione completa della tassa, che comunque è problematica anche per altri aspetti.

Innanzitutto c'è una questione di contrasto legislativo: la materia doganale è competenza esclusiva europea, quindi solo l'Unione Europea può imporre tasse di questo tipo, che sono di fatto dei dazi.

Poi c'è il tema della sovrapposizione. Quando il governo la impose si sapeva già che l'Unione Europea stava lavorando a una tassa identica proprio per scoraggiare i tanti acquisti che i consumatori europei fanno su siti come Shein, Temu o AliExpress, noti per la scarsa attenzione verso l'ambiente e i diritti dei lavoratori.

Proprio a dicembre, negli stessi giorni in cui il governo decise di introdurre la tassa italiana, il Consiglio dell'Unione Europea decise che avrebbe introdotto quella europea.

Il meccanismo di quella europea è un po' particolare perché parte dal presupposto di togliere l'esenzione dai dazi in vigore sui pacchi sotto i 150 euro. L'esenzione ha una ragione molto concreta: il costo del lavoro che serve alle dogane per controllare anche le spedizioni di basso valore superava il vantaggio in termini di gettito, cioè dei soldi raccolti complessivamente con questi dazi. In breve si rischiava che costasse di più raccogliere quei dazi di quanto effettivamente si sarebbe guadagnato. Nel 2025 sono arrivati nei paesi europei 5,9 miliardi di pacchi sotto i 150 euro, la maggior parte dei quali dalla Cina.

Ora però c'è anche la volontà di limitare l'impatto economico, sociale e ambientale dei prodotti a basso costo cinesi: per questo l'Unione Europea ha deciso di applicare i dazi anche su questi prodotti, a partire dal 2028, quando diventeranno operativi nuovi sistemi automatizzati alle dogane e quindi sarà un compito meno complicato. Se oggi è possibile importare dalla Cina una maglietta da 10 euro senza costi aggiuntivi, dal 2028 serviranno 11,2 euro, ossia 10 euro più il 12 per cento di dazio. Dall'autunno di quest'anno dovrebbe essere applicata anche una cosiddetta handling fee, cioè una commissione per la gestione in dogana il cui importo però non è stato ancora determinato.

L'Unione Europea ha deciso che nel frattempo sarà applicato un dazio forfettario, del valore di 3 euro a pezzo spedito, cioè quello che entra in vigore il primo di luglio: con l'introduzione di questa misura la maglietta di prima costerà 13 euro. O 15 se ci sarà anche la tassa italiana.

Il governo italiano aveva giustificato la sua tassa con la necessità di anticipare il dazio europeo e la handling fee già da gennaio, dato che a suo dire l'insostenibilità della concorrenza delle merci straniere è una questione molto urgente e sentita dalle aziende italiane. Ma era una giustificazione che non reggeva.

Non reggeva innanzitutto perché quella sui pacchi non è una tassa che si impone dalla sera alla mattina: le dogane e gli spedizionieri hanno bisogno di tempo per adeguare le loro procedure, e in sei mesi sarebbero a malapena riusciti a renderle operative.

In più, se fosse stata solo questione di anticipare la tassa europea, la tassa italiana sarebbe dovuta decadere una volta che questa fosse entrata in vigore. Il governo non ha mai chiarito pubblicamente se la tassa sarebbe stata temporanea o se invece a luglio si sarebbe aggiunta a quella europea, ma contabilmente ha già previsto la seconda ipotesi: nei prospetti della legge di bilancio ha previsto incassi per 122,5 milioni di euro nel 2026, e per 245 milioni all'anno dal 2027. Formalmente la tassa è stata introdotta per restare.

Tutto questo pasticcio si è creato perché questi soldi servivano per la legge di bilancio: nelle ultime settimane di dicembre servivano fondi per compensare la cancellazione di un'altra tassa, quella sui dividendi finanziari delle aziende, che era stata prevista nella prima versione della legge di bilancio e molto criticata. A quel punto dei lavori sulla legge di bilancio, che deve essere approvata ogni anno entro il 31 dicembre, i margini di manovra sono molto stretti: se si toglie una tassa se ne deve mettere un'altra che raccolga gli stessi soldi; se si introduce una nuova spesa si deve rinunciare a un'altra di pari ammontare. Ora però il governo ha lo stesso problema di allora: se vuole cancellare questa tassa deve trovare gli stessi soldi da un'altra parte, o mettendo un'altra tassa o riducendo una spesa. Non è banale, perché solo per i prossimi tre anni servirebbe più di mezzo miliardo di euro.

**TEMU, SHEIN E ALIEXPRESS: DOPPIA TASSA SUI PACCHI DAL 1° LUGLIO**

<https://www.tecnoandroid.it/news/temu-shein-e-aliexpress-doppia-tassa-sui-pacchi-dal-1-luglio-1917054/>

Chi compra prodotti a basso costo da piattaforme come Temu, Shein e AliExpress potrebbe presto trovarsi davanti a una doppia tassa sui pacchi che arrivano da fuori dell'Unione Europea. Tra meno di due settimane, infatti, due misure rischiano di sovrapporsi e di pesare sullo stesso acquisto fatto online, magari per pochi euro.

Il meccanismo è semplice da capire ma complicato da gestire. Da una parte c'è il nuovo prelievo europeo da 3 euro che colpisce le categorie di prodotto contenute nei piccoli pacchi sotto i 150 euro, pensato proprio per arginare il boom degli ordini dalle grandi piattaforme extra UE. Dall'altra c'è il contributo italiano da 2 euro sulle piccole spedizioni, introdotto con la legge di bilancio e poi rinviato. Se il governo non mette mano alla questione, dal 1° [luglio](#) le due cifre potrebbero finire per sommarsi. Una cosa difficile da spiegare a chi ordina e ancora più scomoda per chi lavora nella logistica.

La tassa italiana era stata raccontata come uno strumento per scoraggiare l'arrivo di merce a basso costo, soprattutto dalla Cina, considerata problematica sul fronte ambientale, sociale e per la concorrenza che esercita sulle imprese del nostro Paese. La verità però è un'altra, o almeno non solo quella. Quel prelievo da 2 euro serviva anche a garantire nuove entrate. Il governo aveva messo a bilancio 122,5 [milioni](#) di euro di gettito nel 2026 e 245 milioni all'anno a partire dal 2027. Adesso quella copertura rischia di trasformarsi in un bel grattacapo, politico, fiscale e industriale insieme.

A muoversi è stata anche Confetra, una delle principali organizzazioni italiane del trasporto e della logistica, che l'11 giugno ha scritto al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti chiedendo di cancellare subito la tassa italiana. La lettera, firmata dal presidente Carlo De Ruvo, sostiene che nei primi mesi del 2026 le spedizioni sdoganate in Italia sarebbero già calate di oltre il 50 per cento, con una parte dei flussi dirottata verso Belgio, Paesi Bassi e Ungheria, dove non esistono oneri nazionali simili.

Il trucco, se così vogliamo chiamarlo, è alla portata di chiunque lavori nel settore. Per aggirare il contributo italiano, gli operatori possono far arrivare la merce in un altro Paese dell'Unione e poi spostarla su gomma verso il mercato italiano. Nel mercato unico questa strada non incontra ostacoli particolari. Per chi compra la differenza magari non si nota nemmeno, ma per le aziende italiane della logistica significa meno lavoro, meno operazioni doganali e meno ricavi.

A rimetterci, secondo Confetra, sarebbe anche l'Erario. La confederazione stima un saldo negativo di 25,5 milioni di euro nel solo periodo tra luglio e novembre rispetto allo scenario in cui la tassa nazionale venisse eliminata. C'è poi un altro punto debole, quello normativo. Le regole doganali sono competenza dell'Unione Europea, non dei singoli Stati, e questo aveva reso la misura controversa fin dall'inizio.

Il prelievo nazionale finisce per sovrapporsi a una misura europea pensata per lo stesso identico fenomeno, cioè l'arrivo massiccio di pacchi di basso valore dai marketplace extra UE. La scelta di Bruxelles però ha una struttura diversa e si inserisce nel percorso di revisione delle regole doganali, con l'obiettivo di superare poco alla volta l'esenzione sotto i 150 euro.

## TASSA PICCOLI PACCHI, IMPRESE CHIEDONO RINVIO

Dal 1 luglio, salvo modifiche dell'ultima ora, scatterà la tassa sui piccoli pacchi di valore sotto i 150 euro provenienti da paesi extra Ue. In Italia il prelievo sarà doppio, perché nello stesso giorno entreranno in vigore sia il prelievo previsto dalla Ue di 3 euro a pacco sia quello stabilita dal governo con l'ultima legge bilancio da 2 euro. Tra 10 giorni, dunque, per le consegne a domicilio o nei locker di merce che arriva da fuori l'Europa la tariffa in Italia diventerà di 5 euro.

Da settimane si moltiplicano le voci nel mondo imprenditoriale che chiedono all'esecutivo di ripensare il provvedimento, temendo una stangata per la filiera del trasporto, che già lamenta una riduzione dei profitti con il tentativo di aggirare la norma. Ad inizio marzo il Mef aveva disposto il rinvio fino al 30 giugno 2026 dell'applicazione del contributo parlando della necessità di un adeguamento del sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

L'handling fee da 2 euro, incalza Confetra, "provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato". La richiesta al Governo è di "cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale", ha scritto l'associazione in una lettera indirizzata nei giorni scorsi al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti.

Mentre Aice Confcommercio sostiene che "è necessario che l'entrata in vigore del contributo nazionale a copertura delle spese collegate alle importazioni di piccole spedizioni, sia ulteriormente prorogata o cancellata in via definitiva, al fine di evitare un effetto daziario "3+2". (AGI)

(AGI) - Roma, 20 giu. - Dal 1 luglio, salvo modifiche dell'ultima ora, scatterà la tassa sui piccoli pacchi di valore sotto i 150 euro provenienti da paesi extra Ue. In Italia il prelievo sarà doppio, perché nello stesso giorno entreranno in vigore sia il prelievo previsto dalla Ue di 3 euro a pacco sia quello stabilita dal governo con l'ultima legge bilancio da 2 euro. Tra 10 giorni, dunque, per le consegne a domicilio o nei locker di merce che arriva da fuori l'Europa la tariffa in Italia diventerà di 5 euro.

Da settimane si moltiplicano le voci nel mondo imprenditoriale che chiedono all'esecutivo di ripensare il provvedimento, temendo una stangata per la filiera del trasporto, che già lamenta una riduzione dei profitti con il tentativo di aggirare la norma. Ad inizio marzo il Mef aveva disposto il rinvio fino al 30 giugno 2026 dell'applicazione del contributo parlando della necessità di un adeguamento del sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

L'handling fee da 2 euro, incalza Confetra, "provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato". La richiesta al Governo è di "cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale", ha scritto l'associazione in una lettera indirizzata nei giorni scorsi al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti.

Mentre Aice Confcommercio sostiene che "è necessario che l'entrata in vigore del contributo nazionale a copertura delle spese collegate alle importazioni di piccole spedizioni, sia ulteriormente prorogata o cancellata in via definitiva, al fine di evitare un effetto daziario "3+2". (AGI)

(AGI) - Roma, 20 giu. - La Ue ha applicato la sua norma sui piccoli pacchi, che arrivano per la grande maggioranza dalla Cina, poiché le merci contenute possono rappresentare rischi per la salute o violazioni della proprietà intellettuale rispetto alle norme comunitarie.

L'Italia ha proposto un ragionamento analogo. Dopo aver cercato di realizzare una stretta per contenere il fast fashion, soprattutto di provenienza cinese, l'esecutivo ha varato la norma con finalità di supporto alle spese doganali. Nel 2025 su 396 milioni di articoli ordinati dagli italiani con provenienza extra Ue il 98% proveniva dalla Cina. Il 25% di queste spedizioni contiene capi di abbigliamento.

Ora l'esecutivo ha poco più di una settimana per trovare una possibile copertura che consenta di rinviare nuovamente il prelievo nazionale da 2 euro o se invece lasciare che il provvedimento entri in vigore per poi monitorare gli effetti dell'applicazione. (AGI)



20/06/2026

**AL VIA A LUGLIO LA TASSA SUI PICCOLI PACCHI, IN ITALIA POTREBBE ESSERE DOPPIA**

[https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/2026/06/20/al-via-a-luglio-la-tassa-sui-piccoli-pacchi-in-italia-potrebbe-essere-doppia\\_373a1f97-526e-4d3d-bba9-05a680f160ce.html](https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/2026/06/20/al-via-a-luglio-la-tassa-sui-piccoli-pacchi-in-italia-potrebbe-essere-doppia_373a1f97-526e-4d3d-bba9-05a680f160ce.html)

Scatta il primo luglio il dazio europeo di 3 euro sui piccoli pacchi provenienti dai paesi extracomunitari. Anche le spedizioni di valore inferiore ai 150 euro, finora esenti, saranno soggette alle tariffe doganali. E in Italia il prelievo rischia di essere doppio: oltre al dazio Ue partirà anche la tassa di 2 euro prevista dalla legge di bilancio e poi sospesa fino a luglio. Un'imposizione analoga, che mira a coprire i costi di gestione doganale, è prevista anche a livello europeo ma scatterà solo a novembre, viene chiamata handling fee.

Confetra, associazione di imprese dei settori trasporti e logistica ha scritto una lettera al ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, per chiedere di "cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale". "L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato", si legge nel testo. Il Tesoro starebbe valutando la questione.

"L'handling fee è una misura che va a colpire pacchi piccoli: un aereo o un camion ne trasporta migliaia, per questo far arrivare le spedizioni in volo in un altro paese europeo e poi su strada in Italia è davvero conveniente", spiega all'ANSA il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa. "Noi non siamo per bloccare il paese - aggiunge - o per proteste eclatanti ma speriamo che il buonsenso prevalga anche stavolta. In passato il governo ci ha ascoltato, auspichiamo come minimo lo slittamento della tassa a novembre quando parte la handling fee europea".

**PICCOLI PACCHI, DALL'1 LUGLIO ARRIVANO LA TASSA UE DA 3 EURO E IL BALZELLO ITALIANO DI 2. CHE POTREBBERO SOMMARSIS**

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2026/06/20/tassa-pacchi-extra-ue-luglio-notizie/8421951/>

L'era del low-cost digitale senza frontiere e senza balzelli è ufficialmente terminata. A partire dal 1° luglio, chiunque sia abituato ad acquistare merci e piccoli oggetti da portali e-commerce con sede fuori dai confini dell'Unione Europea – si parli dei colossi cinesi, dei marchi dell'abbigliamento fast-fashion o dei portali statunitensi – dovrà fare i conti con una vera e propria rivoluzione fiscale. Una stretta bilaterale, calata contemporaneamente da Bruxelles e da Roma, che introduce un meccanismo di tassazione destinato a colpire i cosiddetti "mini pacchi", ovvero quelle spedizioni che fino ad oggi beneficiavano di una franchigia doganale per i valori inferiori ai 150 euro.

La realtà che attende i consumatori e le aziende a partire dal prossimo mese si traduce in cifre, scadenze ravvicinate, un incremento massiccio dei controlli doganali e, soprattutto, nel rischio concreto di pagare una doppia tassa sullo stesso identico oggetto.

#### Tassa sui pacchi, il rinvio di primavera è scaduto

Il quadro normativo che si delinea per l'estate è il risultato di due percorsi paralleli che convergono sulla stessa data. Da un lato c'è l'Unione europea, determinata a difendere il mercato interno e i commercianti europei dalla concorrenza sleale e dall'evasione, dall'altro c'è il governo italiano, che ha sul tavolo l'applicazione di un contributo interno.

La cosiddetta "mini tassa italiana" da 2 euro sui pacchi extra-Ue di valore inferiore ai 150 euro non è una novità assoluta, ma la sua applicazione era rimasta congelata. Annunciata dal ministero dell'Economia e delle Finanze, la misura era stata temporaneamente rinviata dal decreto fiscale di primavera dopo mesi in cui era emersa un'elusione sistematica della norma. Il rinvio tecnico, tuttavia, scade proprio il 1° luglio.

La coincidenza temporale con l'analogo provvedimento comunitario apre un interrogativo caldissimo per i contribuenti: le due misure andranno a sommarsi? Se la risposta del Ministero dovesse confermare la sovrapposizione senza un ulteriore congelamento della norma interna, su ogni singolo pacco si accumulerà una spesa fissa di partenza pari a 5 euro, a cui andrà poi aggiunta l'ordinaria aliquota IVA del 22%.

L'intervento più drastico e strutturale è però quello europeo, che sancisce l'addio definitivo alla franchigia doganale per le merci sotto i 150 euro. Fino ad oggi, i piccoli acquisti transfrontalieri al di sotto di questa soglia erano esenti dai dazi, pagando soltanto l'imposta sul valore aggiunto. Dal 1° luglio l'Unione Europea introduce una tassa fissa, configurata come dazio transitorio, pari a 3 euro.

Attenzione, però, al dettaglio operativo che rischia di moltiplicare i costi a dismisura per gli ignari acquirenti: il dazio europeo non si applicherà in modo forfettario alla spedizione complessiva, bensì sarà calcolato su ogni singolo articolo dichiarato all'interno del pacco. Questo significa che il costo finale non dipenderà esclusivamente dal valore monetario complessivo della merce acquistata, ma anche e soprattutto dal numero e dalle tipologie di articoli presenti nella medesima spedizione.

Se un utente acquista tre piccoli accessori del valore di 5 euro l'uno nello stesso ordine, il calcolo del dazio comunitario non avverrà sulla base dei 15 euro totali, ma scatterà la tariffa fissa di 3 euro moltiplicata per i tre pezzi ordinati, traducendosi in 9 euro di soli dazi di importazione. Questo sistema transitorio basato sulla quota fissa per il canale dei privati (B2C) rimarrà attivo, secondo le tabelle di marcia dell'Unione, fino al 1° luglio 2028.

L'impatto economico della riforma varia in modo sensibile a seconda che l'importazione avvenga da parte di un privato cittadino (canale B2C) o da parte di un'impresa con partita IVA (canale B2B). Per fare chiarezza ed evitare sorprese al momento della consegna, i dati operativi mostrano una netta differenziazione nel metodo di calcolo degli oneri.

Per i consumatori finali che acquistano beni di modico valore, l'onere doganale viene semplificato con la quota fissa ad articolo. Prendendo come esempio l'acquisto di tre articoli per un valore complessivo della merce di 120,00 euro, il calcolo del dazio transitorio ammonterà a 9,00 euro (3 articoli x 3,00 euro). Su questa base (valore merce più dazio accumulato, pari a 129,00 euro) verrà calcolata l'IVA al 22%, equivalente a 28,38 euro. Il totale degli oneri doganali da corrispondere salirà così a 37,38 euro, portando la spesa complessiva finale a 56,90 euro oltre al prezzo originario.

Per le imprese che importano merci sotto i 150 euro, scompare la semplificazione del dazio fisso a 3 euro. Il dazio continuerà a essere calcolato in modo puramente analitico, andando ad applicare l'aliquota percentuale specifica prevista dalla singola voce doganale della merce (mantenendo valide le consuete riduzioni o esenzioni previste per l'origine preferenziale dei prodotti). Riprendendo lo scenario precedente di una merce dal valore di 120 euro, il calcolo analitico sulle singole voci doganali

comporterebbe un dazio tecnico di 10,23 euro. Di conseguenza, l'iva del 22% verrebbe applicata sulla somma di 130,23 euro, generando un'imposta di 28,65 euro. Il totale degli oneri doganali in questo caso toccherebbe i 38,88 euro, determinando un esborso complessivo finale di 58,40 euro oltre al valore iniziale del bene.

L'introduzione dei nuovi dazi strutturali viaggia di pari passo con un potenziamento massiccio dell'apparato di vigilanza. L'afflusso dei micro-pacchi low-cost extra-Ue ha letteralmente messo sotto pressione le dogane e gli operatori logistici di tutta Europa, registrando volumi complessivi che sono raddoppiati costantemente ogni anno a partire dal 2022. Questa valanga di spedizioni di piccolo valore ha alimentato non poche preoccupazioni sia sul fronte della concorrenza nei confronti dei produttori ed esercenti europei, sia sul rispetto delle stringenti regole doganali sulla sicurezza dei prodotti.

Per fermare l'emorragia e colpire le frodi sul nascere, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha pianificato una massiccia intensificazione dei controlli sulle dichiarazioni doganali, con un focus mirato proprio sulle spedizioni etichettate come "di modico valore". L'obiettivo dichiarato dalle autorità è incrementare la capacità degli uffici di individuare tempestivamente le dichiarazioni non corrette o palesemente falsificate sul valore reale delle merci importate, aumentando in modo drastico il tasso di positività e di efficacia delle verifiche fisiche e documentali nei nodi di smistamento.

I controlli a tappeto servono anche a sanare una ferita che ha reso inefficace la prima versione del contributo italiano da 2 euro. Finora, il mini dazio nazionale è stato largamente eluso dai grandi operatori logistici del settore. Sfruttando le maglie larghe del sistema doganale integrato, le società spedivano i pacchi diretti in Italia facendoli transitare e sdoganare in altri Paesi dell'Unione Europea in cui non era prevista la tassazione interna da 2 euro. Una volta superato il confine comunitario in uno Stato membro più permissivo, le merci entravano in territorio italiano viaggiando liberamente su gomma, formalmente come spedizioni interne all'Ue e quindi esenti da ulteriori balzelli. La nuova stretta coordinata mira ad azzerare queste triangolazioni. Se da un lato la politica difende i provvedimenti in nome dell'equità fiscale, dall'altro il mondo economico e logistico esprime profonda preoccupazione per la sostenibilità pratica di questa doppia imposizione. Le associazioni di categoria, in testa Confcommercio e Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), hanno lanciato un chiaro grido d'allarme, definendo la misura come una minaccia per la fluidità dei commerci e un incentivo a delocalizzare i flussi logistici.

Il timore principale è che la burocrazia legata alla riscossione di cifre così esigue (2 o 3 euro a pezzo) su milioni di spedizioni quotidiane possa determinare una paralisi operativa nei magazzini doganali, allungando a dismisura i tempi di consegna. Inoltre, lo spettro del "doppio prelievo" tutto italiano rischia di penalizzare unicamente gli scali aeroportuali e i centri di distribuzione situati in Italia.

**MINI PACCHI, RISCHIO DOPPIA TASSA DA 1° LUGLIO: PAGHEREMO FINO A 7 EURO A SPEDIZIONE**

<https://quifinanza.it/fisco-tasse/mini-pacchi-nuova-tassa-2-euro-doppia-imposizione/1004632/>

Dal 1 luglio è in arrivo la tassa sui mini pacchi provenienti da Paesi extra europei. È stata pensata per mettere un freno agli acquisti soprattutto del settore fast fashion o di aggregatori di offerte come Shein e Temu. Questi negozi online prevedono acquisti di prodotti spesso di bassa qualità e a costi molto ridotti, anche di pochi centesimi. L'Unione Europea e l'Italia hanno posto due diverse tariffe per le spedizioni di un valore inferiore a 150 euro.

Si tratta proprio di due tasse che, sovrapponendosi, potrebbero arrivare a pesare fino a 7 euro in più su ogni spedizione. La nuova tariffa europea ha il valore di 3 euro e si aggiungerebbe al contributo previsto anche dall'Italia pari a 2 euro per pacco. Poi, è da considerare anche l'IVA su ogni ordine. Il settore della logistica teme la sovrapposizione delle due tasse e gli effetti che potrebbero avere sui flussi commerciali, quindi chiede all'esecutivo di intervenire.

Se n'è parlato a lungo tra la fine dello scorso anno e l'inizio del 2026, ma ormai mancano poche settimane all'introduzione della [tassa sui pacchi](#) provenienti da paesi fuori dall'Unione Europea dal valore inferiore ai 150 euro.

In realtà, il 1 luglio entrano in vigore due tasse simili:

- una tassa a livello europeo di tre euro per i pacchi inferiori a 150 euro provenienti dai paesi extra Ue;
- una tassa di due euro per ogni spedizione sui pacchi di valore inferiore a 150 euro provenienti da paesi fuori dall'Unione Europea.

Non è un errore, sono due tasse praticamente identiche, sovrapponibili e infatti sovrapposte. Il totale è di cinque euro a pacco: tre euro per la tassa europea e due euro per la tassa italiana.

Il governo italiano deve decidere cosa fare della sovrapposizione delle due tasse, ovvero cosa fare della propria tassa. La somma dei contributi richiesti arriva a 5 euro ed è considerata sproporzionata rispetto agli acquisti. Soprattutto perché le persone che ordinano prodotti da Paesi fuori dall'Unione Europea e sotto la cifra di 150 euro lo fanno acquistando prodotti a bassi prezzi.

L'obiettivo era proprio questo, ovvero di [disincentivare l'acquisto](#) di prodotti a basso costo dalla Cina. Vengono chiamate a loro favore istanze ambientaliste e sociali, ovvero contro la concorrenza sleale dei prodotti cinesi a basso costo rispetto alle imprese italiane. Il problema è che alla fine questa tassa colpisce tutti, anche chi non può permettersi l'acquisto di un bene dal valore superiore e per questo sceglie la controparte a basso costo.

E poi c'era anche la questione della ricerca di fondi. Infatti, la tassa è comparsa come alternativa a un'altra tassa cancellata, ovvero quella sui dividendi finanziari delle aziende. Nei prossimi tre anni servirebbe circa mezzo miliardo di euro secondo quanto riporta Il Post. Se si toglie la tassa sui pacchi e

È molto probabile che si vada incontro a un [nuovo rinvio](#) dell'introduzione della tassa italiana. Non si è arrivati a una soluzione e non si è, in realtà, neanche discusso il problema.

Le criticità però ci sono e le aziende di spedizioni, non a caso, lamentano il rischio di una perdita di giro d'affari che peserà su tutta una filiera. Senza contare che le aziende si sono già attrezzate per [aggirare la tassa](#): basta mandare i pacchi in altri paesi europei in cui la tassa non si paga e poi portarli in Italia con mezzi su ruote.

Un doppio danno, quindi, sia per l'impatto ambientale che non verrebbe ridotto, sia per le aziende italiane del settore logistico. Per salvaguardare le imprese manifatturiere italiane, in realtà si potrebbe fare un [danno più ampio](#). Infatti c'è il rischio che, diminuendo il giro d'affari, ci sia una perdita per lo Stato italiano in tasse che le imprese del settore logistico avrebbero pagato per i loro servizi, tra IVA e altro.

Lo ha fatto notare Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, che ha stimato in 25,5 milioni di euro la perdita per lo Stato se la tassa entrasse in vigore. Per questo non chiede il rinvio, ma l'abolizione completa.

**MINI PACCHI EXTRA UE, DOPPIA TASSA FINO A 7 EURO: COSA CAMBIA PER ACQUISTI ONLINE E LOGISTICA**

<https://assodigitale.it/mini-pacchi-extra-ue-doppia-tassa-fino-a-7-euro-cosa-cambia-per-acquisti-online-e-logistica/>

Il rischio di doppia tassazione nasce dalla contemporanea applicazione di due balzelli quasi sovrapponibili sui pacchi provenienti da Paesi extra Ue e di valore inferiore a 150 euro. Da un lato c'è il prelievo europeo da 3 euro per spedizione, dall'altro il contributo italiano da 2 euro sullo stesso perimetro di merci e sullo stesso canale di ingresso. La criticità, quindi, non riguarda due fasi diverse dell'importazione, ma lo stesso pacco colpito due volte.

In pratica, un ordine effettuato su piattaforme come Shein o Temu potrebbe scontare entrambi gli importi già al momento dello sdoganamento o della gestione doganale da parte degli operatori. A questo si aggiunge l'IVA, che continua a gravare sull'acquisto secondo le regole ordinarie. È questa stratificazione di costi a far parlare di doppia imposizione, con effetti immediati sul prezzo finale pagato dal consumatore.

Secondo Confetra, la sovrapposizione rischia di creare un sistema poco efficiente anche per la filiera logistica, perché aumenta oneri amministrativi, tempi di gestione e convenienza a deviare i flussi verso altri hub europei. Il nodo, quindi, non è solo fiscale: riguarda anche competitività, tracciabilità delle spedizioni e tenuta operativa delle imprese italiane del settore.

Il conto aggiuntivo parte da una base di 5 euro per ogni spedizione sotto i 150 euro: 3 euro di prelievo europeo e 2 euro di contributo italiano. Su questa somma continua poi a incidere anche l'IVA, già dovuta sull'acquisto e sui costi collegati all'importazione. Per questo il rincaro complessivo può spingersi fino a circa 7 euro per singolo pacco, soprattutto nei casi in cui le piattaforme trasferiscano integralmente gli oneri al cliente finale.

L'impatto è molto più pesante sugli ordini di piccolo importo, cioè quelli tipici del fast fashion e degli acquisti impulsivi su Shein e Temu. Un prodotto da pochi euro rischia così di subire un aggravio percentualmente enorme, tale da annullare il vantaggio del prezzo basso. In termini pratici, più il valore del bene è ridotto, più il peso della nuova fiscalità diventa rilevante sul totale pagato.

Resta poi il nodo operativo: parte dei costi potrebbe essere anticipata dagli operatori logistici e riaddebitata in fase di consegna o di sdoganamento. È questo uno degli aspetti che preoccupa Confetra, perché rende meno prevedibile il prezzo finale e complica la gestione di milioni di spedizioni a basso valore.

A subire l'impatto maggiore saranno i consumatori che effettuano ordini frequenti e di importo molto basso su piattaforme come Shein e Temu. Per chi compra accessori, capi fast fashion o piccoli oggetti da pochi euro, un aggravio fino a 7 euro per spedizione può valere più del prodotto stesso. Il rincaro colpisce quindi soprattutto chi basa le proprie scelte sul prezzo minimo. La stretta pesa anche sui nuclei familiari con budget ridotti, sugli studenti e su chi ricorre all'e-commerce extra Ue per risparmiare su beni non essenziali ma accessibili. Anche i piccoli rivenditori che testano merce a basso costo in quantitativi limitati rischiano margini più stretti e minore convenienza operativa. In questo scenario, il vero effetto potrebbe essere uno spostamento degli acquisti verso magazzini europei, con un riassetto rapido delle rotte commerciali digitali.

**TASSA SUI PACCHI AL VIA DA LUGLIO 2026, IN ITALIA POTREBBE ESSERE DOPPIA. «TRAFFICO MERCI CROLLERÀ DEL 50%»**

[https://www.ilmessaggero.it/economia/schede/tassa\\_pacchi\\_luglio\\_2026\\_italia\\_doppia\\_quanto\\_come\\_funziona\\_spedizioni-costi\\_e\\_simulazioni-4-9604599.html](https://www.ilmessaggero.it/economia/schede/tassa_pacchi_luglio_2026_italia_doppia_quanto_come_funziona_spedizioni-costi_e_simulazioni-4-9604599.html)

Le simulazioni di Confetra mostrano che se l'Italia cancellasse la tassa nazionale e restasse solo il dazio Ue, l'erario incasserebbe 153,1 milioni di euro tra luglio e novembre. Con entrambe le imposizioni e il conseguente dimezzamento del traffico merci, gli incassi scenderebbero a 127,6 milioni. Sarebbe un «paradosso fiscale»: una nuova tassa che non porterebbe più gettito. In attesa di vedere se l'appello delle imprese sarà ascoltato, l'unica certezza riguarda l'avvio del dazio Ue di 3 euro. Sarà riscosso su ciascuna categoria di articolo contenuta in un piccolo pacco in entrata nell'Ue dal primo luglio 2026 al primo luglio 2028, in attesa che diventi operativo il centro doganale digitale. Secondo Bruxelles, il volume dei piccoli pacchi in arrivo è raddoppiato ogni anno dal 2022. Nel 2024 sono entrati nel mercato unico 4,6 miliardi di pacchi di questo tipo, il 91% dei quali provenienti dalla Cina. «Un'invasione di cavallette senza precedenti, anche come conseguenza indiretta dei dazi americani», l'ha definita più volte il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso

**TASSA SUI PICCOLI PACCHI EXTRA UE PROROGATA AL 1° OTTOBRE PER EVITARE IL PRELIEVO DOPPIO IN ITALIA: ECCO PERCHÉ**

[https://www.corriere.it/economia/tasse/26\\_giugno\\_21/tassa-ue-per-i-piccoli-pacchi-in-arrivo-dal-1-luglio-in-italia-il-prelievo-sara-doppio-ecco-perche-6bdf6962-93f6-4f58-a3fc-280908e47xk.shtml](https://www.corriere.it/economia/tasse/26_giugno_21/tassa-ue-per-i-piccoli-pacchi-in-arrivo-dal-1-luglio-in-italia-il-prelievo-sara-doppio-ecco-perche-6bdf6962-93f6-4f58-a3fc-280908e47xk.shtml)

Sarebbe dovuta scattare dal primo luglio la tassa sui piccoli pacchi di valore sotto i 150 euro provenienti da paesi extra Ue, stabilita dal governo con l'ultima legge bilancio, del valore di 2 euro. Ma lunedì 22 giugno il Consiglio dei ministri ha approvato la proroga che sposta l'inizio della nuova iniziativa fiscale al primo ottobre. Esattamente tre mesi dopo la data inizialmente prevista. La motivazione è per evitare che in Italia sia applicato il prelievo doppio, perché nello stesso giorno entrerà in vigore anche il dazio previsto dall'Unione europea, del valore di 3 euro.

Già da settimane si moltiplicavano le voci nel mondo imprenditoriale che chiedevano all'esecutivo di ripensare il provvedimento, temendo una stangata per la filiera del trasporto, che lamenta una riduzione dei profitti con il tentativo di aggirare la norma. Ad inizio marzo il Mef aveva disposto il rinvio fino al 30 giugno 2026 dell'applicazione del contributo parlando della necessità di un adeguamento del sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. L'handling fee da 2 euro, incalza Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti, «provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato».

La richiesta al governo è proprio di «cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale», ha scritto l'associazione in una lettera indirizzata nei giorni scorsi al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Mentre Aice Confcommercio sostiene che «è necessario che l'entrata in vigore del contributo nazionale a copertura delle spese collegate alle importazioni di piccole spedizioni, sia ulteriormente prorogata o cancellata in via definitiva, al fine di evitare un effetto daziario "3+2"».

L'Ue ha applicato la sua norma sui piccoli pacchi, che arrivano per la grande maggioranza dalla Cina, poiché le merci contenute possono rappresentare rischi per la salute o violazioni della proprietà intellettuale rispetto alle norme comunitarie. L'Italia ha proposto un ragionamento analogo. Dopo aver cercato di realizzare una stretta per contenere il fast fashion, soprattutto di provenienza cinese, l'esecutivo ha varato la norma con finalità di supporto alle spese doganali. Nel 2025 su 396 milioni di articoli ordinati dagli italiani con provenienza extra Ue il 98% proveniva dalla Cina. Il 25% di queste spedizioni contiene capi di abbigliamento. Ora l'esecutivo sembra aver trovato una possibile copertura che consenta di rinviare nuovamente il prelievo nazionale da 2 euro, anziché lasciare che il provvedimento entri in vigore per poi monitorare gli effetti dell'applicazione.

La Commissione europea, nelle linee guida pubblicate lo scorso 2 giugno, ha spiegato che il dazio di 3 euro dovrà essere pagato sempre, a prescindere dal sistema di riscossione dell'Iva che viene utilizzato, a cui la tassa è soggetta dal momento che viene considerato un vero e proprio diritto doganale. Questo significa, ad esempio, che su un prodotto dal valore di 100 euro, si applica innanzitutto **il dazio a 3 euro e l'Iva viene applicata sul valore totale finale di 103 euro.**

## SLITTA LA TASSA ITALIANA SUI PICCOLI PACCHI, DA LUGLIO ENTRA IN VIGORE QUELLA UE

<https://tg24.sky.it/economia/2026/06/21/tassa-ue-piccoli-pacchi-luglio-italia>

Slitta all'1 ottobre la tassa italiana da due euro sulle spedizioni di valore inferiore ai 150 euro provenienti dai Paesi extra Unione europea. La decisione è stata presa dal governo nel Consiglio dei ministri del 22 giugno. Confermata invece l'entrata in vigore dall'1 luglio della tassa europea da 3 euro con la conseguente abolizione della franchigia doganale introdotta nel 1992, che finora consentiva l'ingresso senza dazi dei piccoli pacchi. Ecco cosa sapere.

Dal 1° luglio scatterà un dazio europeo forfettario di 3 euro per spedizione, primo tassello della riforma delle dogane dell'Ue che sarà completata nel 2028 con il nuovo sistema informatico comune (Data Hub). Al prelievo europeo non si sommerà quindi anche la tassa italiana da 2 euro prevista dalla Legge di Bilancio e sospesa finora fino a luglio (e adesso fino a inizio ottobre). Se entrambe fossero entrate insieme in vigore, il costo aggiuntivo sarebbe arrivato a 5 euro per spedizione, cui si aggiunge l'Iva. Da novembre è inoltre prevista una distinta handling fee europea destinata a coprire i costi amministrativi delle operazioni doganali.

La stretta nasce per contrastare la crescita dell'e-commerce extraeuropeo e la concorrenza dei prodotti a basso costo provenienti soprattutto dalla Cina. Secondo i dati dell'Unione europea, nel solo 2024 sono arrivati nel mercato unico 4,6 miliardi di piccoli pacchi, il 91% dei quali dalla Cina, mentre dal 2022 il volume delle spedizioni è raddoppiato ogni anno. Bruxelles sostiene che la riforma delle dogane consentirà di aggiornare regole ormai superate, rafforzare i controlli e sostenere le imprese europee, contrastando gli operatori che sfruttano le attuali lacune del sistema. La misura della tassa da 3 euro viene inoltre giustificata con esigenze ambientali e con la volontà di riequilibrare la concorrenza nei confronti delle aziende europee. Secondo i critici, tuttavia, il nuovo sistema finirà per gravare sui consumatori che acquistano prodotti a basso costo perché non possono permettersi alternative più care.

Il governo del nostro Paese ha quindi deciso di non mantenere in parallelo anche la tassa italiana da 2 euro per evitare la sovrapposizione con il nuovo dazio europeo. Molte imprese del settore ritengono infatti eccessivo un aggravio complessivo di 5 euro su spedizioni che spesso riguardano prodotti di valore molto contenuto. Con una norma inserita nel decreto Pnrr al Consiglio dei ministri è arrivata una sospensione in attesa che scatti l'handling fee, la tassa di gestione doganale per cui in Ue è già stato trovato un accordo e che tutti i Paesi dovranno applicare entro novembre.

A chiedere la cancellazione della tassa italiana era stata Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, che ha scritto al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti sostenendo che la misura rischiava di trasformarsi in un autogol. Secondo la relazione tecnica, il contributo dovrebbe garantire allo Stato un gettito di 122,5 milioni di euro nel 2026 e circa 245 milioni l'anno dal 2027. Confetra ritiene però che queste stime non considerino il funzionamento della logistica europea, fortemente integrata. Se l'Italia diventasse più costosa degli altri Paesi membri, i grandi corrieri potrebbero trasferire i voli cargo verso Germania, Belgio o Paesi Bassi, effettuando lì lo sdoganamento e trasportando poi le merci in Italia via camion. Questo comporterebbe non solo una riduzione del traffico negli aeroporti italiani, ma anche minori controlli sulle merci in ingresso.

Nelle scorse settimane l'associazione aveva simulato due possibili scenari per il periodo luglio-novembre 2026. Nel primo, con il mantenimento della tassa italiana, il Paese perderebbe circa il 50% dei traffici – come già sarebbe accaduto nei primi mesi del 2026 prima del rinvio della misura – e lo Stato incasserebbe complessivamente circa 70 milioni di euro, di cui 51 milioni derivanti dall'imposta nazionale. Nel secondo scenario, con l'eliminazione della tassa italiana, l'Italia recupererebbe l'intero volume dei traffici e incasserebbe comunque circa 38 milioni di euro grazie alla quota dei dazi europei riscossa sulle operazioni di sdoganamento. Per Confetra, la differenza tra i due scenari sarebbe quindi di appena 32 milioni di euro nell'arco di cinque mesi, un vantaggio ritenuto troppo limitato rispetto al rischio di perdere stabilmente quote di mercato a favore degli altri hub logistici europei. Per questo l'associazione ha chiesto al governo di eliminare il contributo nazionale o rinviarne l'entrata in vigore fino a novembre (come poi effettivamente accaduto), quando entrerà in vigore anche la handling fee europea.

## DAZI SUI MINIPACCHI AL VIA DAL 1° LUGLIO: COSA CAMBIA PER I CONSUMATORI

[https://www.repubblica.it/economia/diritti-e-consumi/diritti-consumatori/2026/06/21/news/dazi\\_sui\\_minipacchi\\_da\\_luglio\\_addio\\_acquisti\\_semplici\\_low\\_cost\\_dalla\\_cina-425423597/](https://www.repubblica.it/economia/diritti-e-consumi/diritti-consumatori/2026/06/21/news/dazi_sui_minipacchi_da_luglio_addio_acquisti_semplici_low_cost_dalla_cina-425423597/)

Quella maglietta da 5 euro su Shein, quel portachiavi con il cagnolino a due euro o la cover per cellulari da 3 euro su Temu potrebbero presto diventare un ricordo del passato. Insieme con tante altre cose low cost che ora sono disponibili su piattaforme cinesi e che ci facciamo spedire senza tanto pensarci. Tanto costa tutto così poco e arriva in pochi giorni. Ecco: mai più. Dal primo luglio scatta infatti un nuovo dazio europeo da 3 euro sui mini-pacchi provenienti da Paesi fuori dall'Unione europea e di valore inferiore a 150 euro. Probabile aumento dei costi e dei tempi di consegna.

In Italia, per di più, sempre dal primo luglio dovrebbe entrare in vigore anche un analogo dazio nazionale da 2 euro. Risultato: su molte spedizioni può arrivare un prelievo doganale complessivo da 5 euro.

La confusione però è alta e "non è detto che il dazio italiano possa sopravvivere, per sospetta incompatibilità con le norme UE", spiega Paolo Massari, international trade advisors e co-fondatore delle società di consulenza doganale C-Trade e Overy.

La misura non nasce per colpire direttamente il consumatore, ma per correggere una distorsione che Bruxelles considera ormai insostenibile. Fino a oggi i pacchi sotto i 150 euro spediti da Paesi terzi ai consumatori europei beneficiavano dell'esenzione dai dazi doganali, pur restando soggetti a Iva e dichiarazioni doganali. Era una franchigia pensata per semplificare il commercio di basso valore. Con l'esplosione dell'e-commerce globale, però, quella soglia è diventata una porta d'ingresso privilegiata per miliardi di piccoli acquisti online.

Secondo la Commissione europea, nel 2024 sono entrati nel mercato dell'Unione 4,6 miliardi di piccoli pacchi, il 91 per cento provenienti dalla Cina. Numeri che hanno messo sotto pressione le dogane nazionali, chiamate a controllare volumi enormi di spedizioni spesso frazionate, di valore molto basso e legate ai grandi marketplace internazionali. Bruxelles parla di concorrenza sleale verso i venditori europei, rischi per la sicurezza dei consumatori, frodi nella dichiarazione del valore e problemi ambientali legati all'invio massivo di prodotti economici e spesso usa-e-getta. A maggio l'Ue ha [sanzionato](#) Temu per 200 milioni di euro, per non aver contenuto il rischio di mettere in vendita beni illegali, falsificati o comunque non conformi alle regole europee.

Il punto più delicato per chi compra online è che il prelievo europeo è calcolato sugli articoli o sulle categorie doganali contenute nel pacco. Se in una stessa spedizione ci sono prodotti diversi, classificati con sottovoci tariffarie differenti, il dazio può moltiplicarsi.

Le piattaforme potrebbero reagire in modi diversi. Alcune potrebbero assorbire una parte dei costi per non perdere clienti. Altre potrebbero alzare i prezzi, spingere verso ordini più grandi, accorpate le spedizioni o indirizzare gli utenti verso prodotti già presenti in magazzini europei. "La conseguenza diretta sui consumatori non è chiara, ma ci sarà", dice Daniele Tumietto, commercialista specializzato in pagamenti digitali. "La storia dei dazi americani ce lo insegna: i venditori possono assorbire questi costi solo per un breve periodo; poi li scaricano sul consumatore", dice Massari.

Ci possono anche essere rallentamenti nelle spedizioni.

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha già messo in programma un aumento dell'attenzione sulle dichiarazioni di modico valore: 47 mila controlli nel 2026, destinati a salire negli anni successivi. L'obiettivo è intercettare valori dichiarati in modo scorretto, prodotti non conformi e spedizioni che aggirano le regole.

A questo si aggiunge il capitolo italiano. La tassa nazionale da 2 euro sui pacchi extra-Ue sotto i 150 euro, introdotta per contribuire ai costi di sdoganamento e controllo, è stata rinviata al primo luglio dal decreto fiscale di primavera.

"L'Italia dovrebbe cancellare questo dazio, ora che l'UE ha stabilito il proprio. Altrimenti, ci saranno solo conseguenze negative", spiega Massari. "Primo: per i venditori basterà fare transitare i pacchi da un altro Paese UE per evitare il nostro dazio, con la conseguenza che aumenteranno per il consumatore tempi e costi di consegna. Secondo – aggiunge – comunque il dazio non sopravviverebbe a un ricorso alla giustizia amministrativa".

Confetra ha segnalato il rischio che, se l'Italia applicherà il contributo nazionale da 2 euro insieme al dazio Ue, una parte dei grandi operatori possa spostare i voli e i flussi doganali verso altri scali europei, per poi portare i pacchi in Italia via camion. Uno scenario già sperimentato nei primi mesi del 2026, secondo le associazioni della logistica, e che potrebbe far perdere traffico agli hub italiani senza ridurre davvero l'arrivo dei prodotti ai consumatori.

Netcomm, Consorzio del Commercio Digitale in Italia, insieme a Federlogistica e Federdistribuzione, hanno inviato al Governo una lettera congiunta in cui chiedono la sospensione del contributo nazionale fino all'entrata in vigore della commissione di

gestione doganale europea, oltre a una clausola di cessazione automatica della misura italiana al momento dell'attivazione di quella UE, segnalando che senza un intervento del legislatore, dal primo novembre 2026 ogni spedizione di modico valore proveniente da Paesi extra-UE rischia infatti di essere gravata da un prelievo complessivo di 7 euro.

Anche Confcommercio, pur sostenendo il dazio europeo come strumento per contrastare la concorrenza sleale, chiede di evitare l'effetto boomerang del doppio prelievo.

Sul piano europeo, inoltre, la partita non finisce a luglio. Consiglio e Parlamento Ue hanno già raggiunto un accordo per introdurre una nuova tassa di gestione sulle piccole spedizioni relative alle vendite a distanza, con applicazione prevista entro novembre. Il dazio da 3 euro è dunque una misura transitoria, destinata a inserirsi in una riforma più ampia delle dogane europee, che punta a rafforzare controlli, responsabilità delle piattaforme e tracciabilità dei prodotti venduti online.

Insomma, grande confusione ora e destinata ad aumentare, almeno per qualche tempo. Comprare fuori dall'UE smette di essere semplice e, almeno sui bassi importi, economico. Che è poi quello che in fondo l'Europa voleva.

# Tassa da 2 euro sui pacchi coro di richieste per il rinvio

## LA NORMA

ROMA Quando mancano dieci giorni all'ora X dell'entrata in vigore della tassa sui piccoli pacchi in arrivo dai Paesi extra-Ue monta un coro di richieste per rinviare il provvedimento. «Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», ha scritto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera indirizzata al Mef, «Auspichiamo come minimo lo slittamento della tassa a novembre, quando partirà la handling fee europea, una misura analoga che si applicherà in tutta l'Ue». L'ultima manovra di bilancio ha infatti introdotto un prelievo di 2 euro sulle spedizioni di valore inferiore ai 150 euro, che sarebbe dovuta entrare inizialmente in vigore lo scorso marzo. Una balzello pensato per frenare il fast fashion, in particolare in arrivo dalla Repubblica popolare cinese. La tassa scatterà dal primo luglio assieme al dazio euro-

peo da tre euro, che sarà applicato fino al primo luglio 2028.

## IL GETTITO

Il gettito previsto per la tassa italiana, che mira a coprire i costi di gestione doganale, è di 122,5 milioni di euro quest'anno e del doppio dal 2027. Secondo le simulazioni di Confetra, se l'Italia cancellasse la tassa nazionale e restasse solo il dazio Ue, l'erario incasserebbe 153,1 milioni di euro tra luglio e novembre.

Nel 2024, secondo i dati della Commissione europea, sono entrati nel mercato unico 4,6 miliardi di pacchi di questo tipo, il 91% dei quali provenienti dalla Cina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PRELIEVO  
SCATTERÀ DAL  
PROSSIMO PRIMO  
LUGLIO ASSIEME  
AL DAZIO EUROPEO  
DA 3 EURO**



**Confetra e Confcom  
si rivolgono a Giorgetti**

## Tassa sui pacchi, pressing per lo stop

■ Dal primo luglio è attesa l'entrata in vigore della tassa di 2 euro prevista dalla legge di Bilancio sui piccoli pacchi provenienti dalla Cina e dagli altri Paesi extra-Ue. Scatterà insieme al dazio europeo di 3 euro. Una doppia tassazione sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro che va fermata, secondo Confetra, la confederazione delle imprese del trasporto e della logistica.

«Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», ha scritto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. E il Mef starebbe ora effettivamente valutando la questione. La stessa richiesta è arrivata da Confcommercio, che appoggia però il dazio europeo. Il gettito previsto per questa tassa, che mira a coprire i costi di gestione doganale, è di 122,5 milioni di euro quest'anno e del doppio dal 2027. Secondo le stime di Confetra, se l'Italia cancellasse la tassa e restasse solo il dazio Ue, l'erario incasserebbe 153,1 milioni tra luglio e novembre.



## Tassa sui piccoli pacchi in arrivo, le imprese chiedono il rinvio

Ancora pochi giorni e la tassa di 2 euro prevista dalla legge di Bilancio sui piccoli pacchi provenienti dalla Cina e dagli altri Paesi extra-Ue entrerà in vigore. Scatterà a luglio insieme al dazio Ue di 3 euro. Una doppia tassazione sulle spedizioni di valore inferiore a 150 eu-

ro che va fermata, per Confetra, confederazione delle imprese del trasporto e della logistica. «Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», ha scritto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al Mef. —

**DA LUGLIO DAZIO UE SUI PICCOLI PACCHI. IN ITALIA IL RISCHIO DELLA DOPPIA TASSAZIONE**

<https://www.rainews.it/articoli/2026/06/da-luglio-il-dazio-europeo-sui-piccoli-pacchi-con-la-tassa-prevista-nella-legge-di-bilancio-9c726dbf-224b-4ae0-8d45-8529aed5d0b0.html>

Dal primo luglio entra in vigore il dazio europeo di 3 euro sui piccoli pacchi provenienti dai paesi extracomunitari. Scatterà insieme alla tassa di 2 euro prevista dalla legge di bilancio sui piccoli pacchi provenienti dalla Cina e dagli altri Paesi extra-Ue entrerà in vigore. Così in Italia il rischio è di una doppia tassazione. Se entrambe entrassero in vigore, il costo aggiuntivo arriverebbe a 5 euro per spedizione, cui si aggiunge l'Iva. Anche le spedizioni di valore inferiore ai 150 euro, finora esenti, saranno soggette alle tariffe doganali.

Contraria alla doppia tassazione sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro Confetra, la confederazione delle imprese del trasporto e della logistica, perché "provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato".

La richiesta di uno "slittamento della tassa a novembre, quando partirà la handling fee europea, una misura analoga che si applicherà in tutta l'Ue", è arrivata anche da Confcommercio, che appoggia il dazio europeo, "una misura concreta per mitigare la concorrenza sleale e tutelare le migliaia di aziende italiane", ma teme un "effetto boomerang" dal contributo aggiuntivo nazionale.

Il rinvio o la cancellazione della tassa sarebbe una nuova modifica di una misura che ha già subito più correzioni. Introdotta da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, ha visto prima una sospensione del pagamento fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo.

La misura nasce per contrastare la crescita dell'e-commerce extraeuropeo e la concorrenza dei prodotti a basso costo provenienti soprattutto dalla Cina. Secondo i dati dell'Unione europea, nel solo 2024 sono arrivati nel mercato unico 4,6 miliardi di piccoli pacchi, il 91% dei quali dalla Cina, mentre dal 2022 il volume delle spedizioni è raddoppiato ogni anno.



**AL VIA DA LUGLIO LA TASSA UE SUI PICCOLI PACCHI: +3 EURO A SPEDIZIONE | E IN ITALIA POTREBBE ESSERE DOPPIA**

[https://www.tgcom24.mediaset.it/economia/tassa-piccoli-pacchi-ue-italia\\_113425907-202602k.shtml](https://www.tgcom24.mediaset.it/economia/tassa-piccoli-pacchi-ue-italia_113425907-202602k.shtml)

Il primo luglio scatta il dazio europeo di 3 euro sui piccoli pacchi provenienti dai Paesi extracomunitari. Anche le spedizioni di valore inferiore ai 150 euro, finora esenti, saranno soggette alla tariffa. E in Italia il prelievo rischia di essere doppio: oltre al dazio Ue, partirà anche la tassa di 2 euro prevista dalla legge di Bilancio e poi sospesa fino a luglio. Con entrambe in vigore, il costo aggiuntivo arriverebbe a 5 euro per spedizione, cui si aggiunge l'Iva. Da novembre 2026 è inoltre prevista una distinta handling fee europea destinata a coprire i costi di gestione doganale.

L'allarme delle imprese Confetra, la Confederazione delle imprese del trasporto e della logistica, chiede di "cancellare subito la tassa" di 2 euro "per salvaguardare il comparto logistico nazionale". La doppia tassazione sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro "va fermata", perché "provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato", ha scritto il presidente Carlo De Ruvo in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. E il Mef starebbe valutando seriamente la questione.

La stessa richiesta è arrivata da Confcommercio, che appoggia il dazio europeo, "una misura concreta per mitigare la concorrenza sleale e tutelare le migliaia di aziende italiane", ma teme un "effetto boomerang" dal contributo aggiuntivo nazionale, come affermato dal vicepresidente e presidente di Aice-Associazione italiana commercio estero, Riccardo Garosci.

La tassa italiana da 2 euro introdotta a gennaio 2026 per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, la tassa ha visto prima una sospensione del pagamento fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo. Il gettito previsto, che mira a coprire i costi di gestione doganale, è di 122,5 milioni di euro nel 2026 e del doppio dal 2027. Una previsione però "irrealistica", secondo le stime di Confetra, che si aspetta al contrario un effetto negativo per le casse dello Stato: porterebbe, a loro giudizio, minori incassi per lo spostamento del traffico in Stati come Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

"È una misura che va a colpire pacchi piccoli: un aereo o un camion ne trasporta migliaia. Per questo far arrivare le spedizioni in un altro Paese europeo e poi su strada in Italia è davvero conveniente", sottolinea il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa, all'Ansa. "Prima del rinvio della tassa a luglio, nei primi due mesi dell'anno, i dati dell'Agenzia delle Dogane registrano un crollo di oltre il 50% delle spedizioni".

Le simulazioni di Confetra Le simulazioni di Confetra mostrano che, se l'Italia cancellasse la tassa nazionale e restasse solo il dazio europeo, l'erario incasserebbe 153,1 milioni di euro tra luglio e novembre. Con entrambe le imposizioni e il conseguente dimezzamento del traffico merci, gli incassi scenderebbero a 127,6 milioni. Sarebbe un "paradosso fiscale" secondo la Confederazione: una nuova tassa, insomma, che non porterebbe più gettito.

**PACCHI EXTRA UE, ARRIVA LA STANGATA NASCOSTA: ECCO QUANTO SI PAGHERÀ DAL PRIMO LUGLIO**

[https://www.affaritaliani.it/economia/pacchi-extra-ue-arriva-la-stangata-nascosta-ecco-quanto-si-paghera-dal-primo-luglio.html#google\\_vignette](https://www.affaritaliani.it/economia/pacchi-extra-ue-arriva-la-stangata-nascosta-ecco-quanto-si-paghera-dal-primo-luglio.html#google_vignette)

Dal primo luglio entra in vigore il nuovo dazio europeo da 3 euro sui piccoli pacchi provenienti da paesi extracomunitari. La novità riguarda anche le spedizioni di valore inferiore ai 150 euro, finora esenti da qualsiasi tariffa doganale, che dal mese prossimo dovranno invece sottostare al nuovo prelievo. Per le imprese italiane il problema rischia di essere ancora più rilevante, perché al dazio europeo potrebbe sommarsi anche la tassa di 2 euro prevista dalla legge di bilancio, già introdotta ma sospesa fino a luglio. Un prelievo simile, pensato per coprire i costi di gestione doganale e noto come handling fee, è previsto anche a livello comunitario, ma entrerà in vigore solo a novembre, creando così un disallineamento temporale tra la misura italiana e quella europea.

A intervenire sulla questione è Confetra, l'associazione che rappresenta le imprese dei settori trasporti e logistica, che ha scritto una lettera al ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti chiedendo di cancellare immediatamente la tassa italiana per tutelare il comparto. Secondo l'associazione, l'introduzione della handling fee da 2 euro provocherebbe un crollo di almeno il 50% dei traffici merci, con una conseguente perdita per lo Stato stimata in 25 milioni di euro. Il Tesoro, fanno sapere fonti vicine al dossier, starebbe valutando la questione.

Il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa, ha spiegato all'ANSA le ragioni alla base della richiesta, sottolineando come la misura rischi di colpire in modo sproporzionato il settore dei pacchi di piccole dimensioni, dato che un solo aereo o camion può trasportarne contemporaneamente migliaia. Questo, secondo Cappa, renderebbe particolarmente conveniente per le aziende dirottare le spedizioni verso altri Paesi europei via aerea, per poi farle arrivare in Italia su strada. Cappa ha precisato che l'associazione non intende ricorrere a forme di protesta eclatanti o al blocco del Paese, ma confida che possa prevalere il buon senso, come già accaduto in passato quando il governo ha tenuto conto delle istanze del settore. L'auspicio, come minimo, è che la tassa italiana venga fatta slittare a novembre, in modo da farla coincidere con l'entrata in vigore della handling fee europea.

**TASSA SUI PICCOLI PACCHI EXTRA UE PROROGATA AL 1° OTTOBRE PER EVITARE IL PRELIEVO DOPPIO IN ITALIA: ECCO PERCHÉ**

[https://www.corriere.it/economia/tasse/26\\_giugno\\_21/tassa-ue-per-i-piccoli-pacchi-in-arrivo-dal-1-luglio-in-italia-il-prelievo-sara-doppio-ecco-perche-6bdf6962-93f6-4f58-a3fc-280908e47x1k.shtml](https://www.corriere.it/economia/tasse/26_giugno_21/tassa-ue-per-i-piccoli-pacchi-in-arrivo-dal-1-luglio-in-italia-il-prelievo-sara-doppio-ecco-perche-6bdf6962-93f6-4f58-a3fc-280908e47x1k.shtml)

Sarebbe dovuta scattare dal primo luglio la tassa sui piccoli pacchi di valore sotto i 150 euro provenienti da paesi extra Ue, stabilita dal governo con l'ultima legge bilancio, del valore di 2 euro. Ma lunedì 22 giugno il Consiglio dei ministri ha approvato la proroga che sposta l'inizio della nuova iniziativa fiscale al primo ottobre. Esattamente tre mesi dopo la data inizialmente prevista. La motivazione è per evitare che in Italia sia applicato il prelievo doppio, perché nello stesso giorno entrerà in vigore anche il dazio previsto dall'Unione europea, del valore di 3 euro.

Già da settimane si moltiplicavano le voci nel mondo imprenditoriale che chiedevano all'esecutivo di ripensare il provvedimento, temendo una stangata per la filiera del trasporto, che lamenta una riduzione dei profitti con il tentativo di aggirare la norma. Ad inizio marzo il Mef aveva disposto il rinvio fino al 30 giugno 2026 dell'applicazione del contributo parlando della necessità di un adeguamento del sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. L'handling fee da 2 euro, incalza Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti, «provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato».

La richiesta al governo è proprio di «cancellare subito questa tassa per salvaguardare il comparto logistico nazionale», ha scritto l'associazione in una lettera indirizzata nei giorni scorsi al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Mentre Aice Confcommercio sostiene che «è necessario che l'entrata in vigore del contributo nazionale a copertura delle spese collegate alle importazioni di piccole spedizioni, sia ulteriormente prorogata o cancellata in via definitiva, al fine di evitare un effetto daziario "3+2"».

L'Ue ha applicato la sua norma sui piccoli pacchi, che arrivano per la grande maggioranza dalla Cina, poiché le merci contenute possono rappresentare rischi per la salute o violazioni della proprietà intellettuale rispetto alle norme comunitarie. L'Italia ha proposto un ragionamento analogo. Dopo aver cercato di realizzare una stretta per contenere il fast fashion, soprattutto di provenienza cinese, l'esecutivo ha varato la norma con finalità di supporto alle spese doganali. Nel 2025 su 396 milioni di articoli ordinati dagli italiani con provenienza extra Ue il 98% proveniva dalla Cina. Il 25% di queste spedizioni contiene capi di abbigliamento. Ora l'esecutivo sembra aver trovato una possibile copertura che consenta di rinviare nuovamente il prelievo nazionale da 2 euro, anziché lasciare che il provvedimento entri in vigore per poi monitorare gli effetti dell'applicazione.

La Commissione europea, nelle linee guida pubblicate lo scorso 2 giugno, ha spiegato che il dazio di 3 euro dovrà essere pagato sempre, a prescindere dal sistema di riscossione dell'Iva che viene utilizzato, a cui la tassa è soggetta dal momento che viene considerato un vero e proprio diritto doganale. Questo significa, ad esempio, che su un prodotto dal valore di 100 euro, si applica innanzitutto il dazio a 3 euro e l'Iva viene applicata sul valore totale finale di 103 euro.



## SLITTA TASSA SU PACCHI, TORNANO NORME STOP ATTIVITÀ E CIG PER ONDATE DI CALORE

[https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/pmi/2026/06/22/ansaslitta-tassa-su-pacchi-tornano-norme-stop-attivita-e-cig-per-ondate\\_7c7799f4-3c97-497a-8a8b-9810df545ab5.html](https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/pmi/2026/06/22/ansaslitta-tassa-su-pacchi-tornano-norme-stop-attivita-e-cig-per-ondate_7c7799f4-3c97-497a-8a8b-9810df545ab5.html)

Nuovo slittamento per l'entrata in vigore della tassa sui piccoli pacchi in arrivo da oltre i confini dell'Ue.

Il governo ha infatti deciso di prorogare di tre mesi, al primo ottobre, l'introduzione del balzello previsto dalla legge di bilancio. La norma è contenuta nel nuovo decreto 'Infrastrutture' varato dal consiglio dei ministri, che spazia dalla Tav al Pnrr all'Intelligenza artificiale e "reintroduce norme già vigenti negli scorsi anni, sulla possibilità per alcuni operatori economici di sospendere o ridurre l'attività lavorativa, con conseguente accesso in deroga al trattamento di cassa integrazione, a causa di eccezionali ondate di calore".

Si avvicina intanto al primo giro di boa il decreto Piano casa, che incassa la fiducia alla Camera seppur tra le polemiche: a sollevarle è la nomina del commissario straordinario per l'edilizia popolare, arrivata prima ancora dell'ok dell'Aula.

Si tira invece un sospiro di sollievo per il nuovo rinvio della tassa sui pacchi extra Ue fino a 150 euro di valore.

L'entrata in vigore, che sarebbe dovuta scattare il primo luglio insieme al dazio europeo di 3 euro, slitta al primo ottobre. La decisione sarebbe contenuta nel nuovo decreto Infrastrutture varato dal cdm. Non compare in una bozza del provvedimento, articolata in 14 articoli, che vanno dalle gare per l'affidamento degli Intercity alle opere compensative per la Tav, dai rifiuti radioattivi alle risorse per percorsi di alfabetizzazione e formazione in materia di utilizzo dei sistemi di IA, dalle stime Istat al Pnrr.

La proroga della tassa era nell'aria, dopo le lamentele delle associazioni della logistica: "Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato", aveva avvertito il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Non è la prima correzione cui va incontro questo dazio, introdotto da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, ma che ha visto prima una sospensione fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo.

Prende intanto forma il Piano casa fortemente voluto dal governo. Con un decreto del presidente del consiglio dei ministri è stato nominato il Commissario straordinario che si occuperà delle case popolari: l'architetto Felice Squitieri, consulente tecnico per la Pa e commissario Via e Vas del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, sarà il nuovo Commissario straordinario per la ricognizione dei fabbisogni e il programma di interventi in materia di edilizia residenziale pubblica e sociale. Resterà in carica fino al 31 dicembre 2027 con un compenso lordo complessivo di circa 490mila euro, potrà avvalersi di un sub-commissario e una struttura di supporto e potrà operare a mezzo di ordinanza, in deroga a ogni legge diversa da quella penale, fatti salvi il codice antimafia e quello dei beni culturali e vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Ue.

La sua nomina però viene criticata dalle opposizioni. La notizia infatti arriva mentre l'Aula di Montecitorio sta discutendo gli ordini del giorno al decreto Piano casa. "Ma vi sembra un comportamento rispettoso?", chiede il Pd. Nel mirino finisce anche il suo compenso. "C'è un commissario per il piano casa, che è la più grande agenzia immobiliare creata da questo governo, quindi non è giusto dargli uno stipendio fisso, dovrebbe andare a provvigioni", osserva il M5s.

La Camera ha intanto approvato (con 168 voti a favore) la fiducia sul decreto Piano casa, che va convertito entro il 6 luglio e che deve passare al Senato per la seconda lettura. Il Piano, che prevede un programma straordinario di recupero e manutenzione del patrimonio di edilizia pubblica per mettere a norma circa 60mila immobili, prevede anche procedure accelerate e semplificazioni amministrative. Con le modifiche in commissione viene rifinanziato con 8,5 milioni il Fondo per gli alloggi degli universitari fuori sede, viene riservata alle Forze dell'ordine una parte degli appartamenti resi disponibili, viene esteso anche alle persone con disabilità l'accesso prioritario al Fondo di garanzia per la prima casa.

# A luglio la tassa sui piccoli pacchi da Cina ed extra Ue

In Italia sarà doppia perché entrerà in vigore anche il dazio europeo. Confetra: «Dimezzerà il traffico delle merci, il governo la cancelli»

Chiara Munafò

## ROMA

● Ancora pochi giorni e la tassa di 2 euro prevista dalla legge di bilancio sui piccoli pacchi provenienti dalla Cina e dagli altri Paesi extra-Ue entrerà in vigore. Scatterà a luglio insieme al dazio europeo di 3 euro.

Una doppia tassazione sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro che va fermata, secondo Confetra, la confederazione delle imprese del trasporto e della logistica. «Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», ha scritto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. E il Mef starebbe ora effettivamente valutando la questione.

«Noi non siamo per bloccare il Paese o per proteste eclatanti, ma speriamo che il buonsenso prevalga anche stavolta. In passato il governo ci ha ascoltato. Auspichiamo come minimo lo slittamento della tassa a novembre, quando partirà la handling fee

europea, una misura analoga che si applicherà in tutta l'Ue», ha detto all'ANSA il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa. La stessa richiesta è arrivata da Confcommercio, che appoggia il dazio europeo, «una misura concreta per mitigare la concorrenza sleale e tutelare le migliaia di aziende italiane»; ma teme un «effetto boomerang» dal contributo aggiuntivo nazionale, come ha detto il vicepresidente e presidente di Aice-Associazione italiana commercio estero, Riccardo Garosci.

Il rinvio o la cancellazione della tassa sarebbe una nuova modifica di una misura che ha già subito più correzioni.

Introdotta da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi ci-

**Confcommercio appoggia la "concreta misura europea"**

**Ma teme l'effetto boomerang dal contributo aggiuntivo**

nesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, ha visto prima una sospensione del pagamento fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo.

Il gettito previsto per questa tassa, che mira a coprire i costi di gestione doganale, è di 122,5 milioni di euro quest'anno e del doppio dal 2027. Una previsione «irrealistica», secondo le stime di Confetra, che si aspetta al contrario un effetto negativo per le casse dello Stato: porterebbe infatti minori incassi per lo spostamento del traffico in Stati come Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

«È una misura che va a colpire pacchi piccoli: un aereo o un camion ne trasporta migliaia. Per questo far arrivare le spedizioni in un altro Paese europeo e poi su strada in Italia è davvero conveniente», ha sottolineato Cappa. «Prima del rinvio della tassa a luglio, nei primi due mesi dell'anno, i dati dell'Agenzia delle Dogane registrano un crollo di oltre il 50% delle spedizioni».

Le simulazioni di Confetra mostrano che se l'Italia cancellasse la tassa nazionale e restasse solo



Spesa on line e gli acquisti finiscono nel carrello virtuale ma poi c'è chi li confeziona, trasporta e consegna

il dazio Ue, l'erario incasserebbe 153,1 milioni di euro tra luglio e novembre. Con entrambe le imposizioni e il conseguente dimezzamento del traffico merci, gli incassi scenderebbero a 127,6 milioni. Sarebbe un "paradosso fiscale": una nuova tassa che non porterebbe più gettito.

In attesa di vedere se l'appello delle imprese sarà ascoltato, l'unica certezza riguarda l'avvio del dazio Ue di 3 euro. Sarà riscosso su ciascuna categoria di articolo contenuta in un piccolo pacco in entrata nell'Ue dal primo luglio 2026 al primo luglio 2028, in attesa che diventi operativo il centro doganale digitale. Secondo Bruxelles, il volume dei piccoli pacchi in arrivo è raddoppiato ogni anno dal 2022. Nel 2024 sono entrati nel mercato unico 4,6 miliardi di pacchi di

AGIRE OGNI  
GIORNO



PER  
IL DOMANI

CRÉDIT AGRICOLE

questo tipo, il 91% dei quali provenienti dalla Cina. «Un'invasione di cavallette senza precedenti, anche come conseguenza in-

diretta dei dazi americani», l'ha definita più volte il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso.

# Via alla tassa sui pacchi, pressing per il rinvio

Norma in vigore dall'1 luglio. L'allarme di Confetra: «Il governo cancelli la misura o il traffico merci crollerà del 50%»

Chiara Munafò / ROMA

**A**ncora pochi giorni e la tassa di 2 euro prevista dalla legge di bilancio sui piccoli pacchi provenienti dalla Cina e dagli altri Paesi extra-Ue entrerà in vigore. Scatterà a luglio insieme al dazio europeo di 3 euro. Una doppia tassazione sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro che va fermata, secondo Confetra, la confederazione delle imprese del trasporto e della logistica. «Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», ha scritto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in

una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. E il Mef starebbe ora effettivamente valutando la questione. «Noi non siamo per bloccare il Paese o per proteste eclatanti, ma speriamo che il buonsenso prevalga anche stavolta. In passato il governo ci ha ascoltato. Auspichiamo come minimo lo slittamento della tassa a novembre, quando partirà la handling fee europea, una misura analoga che si applicherà in tutta l'Ue», ha detto il dg di Confetra, Andrea Cappa.

La stessa richiesta è arrivata da Confcommercio, che appoggia il dazio europeo, «una misura concreta per mitigare la concorrenza sleale e tutelare le mi-



La consegna di un pacco

gliaia di aziende italiane», ma teme un «effetto boomerang» dal contributo aggiuntivo nazionale, come ha detto il vicepresidente e presidente di Ai-

ce-Associazione commercio estero, Riccardo Garosci.

Il rinvio o la cancellazione della tassa sarebbe una nuova modifica di una misura che ha già subito più correzioni. Introdotta da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, ha visto prima una sospensione del pagamento fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo. Il gettito previsto per questa tassa, che mira a coprire i costi di gestione doganale, è di 122,5 milioni di euro quest'anno e del doppio dal 2027. Una previsione «irrealistica», secondo le stime di Confetra,

che si aspetta al contrario un effetto negativo per le casse dello Stato: porterebbe infatti minori incassi per lo spostamento del traffico in Stati come Belgio, Paesi Bassi e Ungheria.

«È una misura che va a colpire pacchi piccoli: un aereo o un camion ne trasporta migliaia. Per questo far arrivare le spedizioni in un altro Paese europeo e poi su strada in Italia è davvero conveniente», ha sottolineato Cappa. «Prima del rinvio della tassa a luglio, nei primi due mesi dell'anno, i dati dell'Agenzia delle Dogane registrano un crollo di oltre il 50% delle spedizioni». Le simulazioni di Confetra mostrano che se l'Italia carcellasse la tassa nazionale

e restasse solo il dazio Ue, l'erario incasserebbe 153,1 milioni di euro tra luglio e novembre. Con entrambe le imposizioni e il conseguente dimezzamento del traffico merci, gli incassi scenderebbero a 127,6 milioni. Sarebbe un «paradosso fiscale»: una nuova tassa che non porterebbe più gettito. In attesa di vedere se l'appello delle imprese sarà ascoltato, l'unica certezza riguarda l'avvio del dazio Ue di 3 euro. Sarà riscosso su ciascuna categoria di articolo contenuta in un piccolo pacco in entrata nell'Ue dal primo luglio 2026 al primo luglio 2028, in attesa che diventi operativo il centro doganale digitale. —

© EP/RED/CONTRASTO

**DAZI SUI PICCOLI PACCHI EXTRA UE: DAL 1° LUGLIO SCATTA IL PRELIEVO DA 3 EURO. IN ITALIA RISCHIO DOPPIA TASSA**

<https://www.economymagazine.it/dazi-sui-piccoli-pacchi-extra-ue-dal-1-luglio-scatta-il-prelievo-da-3-euro-in-italia-rischio-doppia-tassa/>

Dal 1° luglio entrerà in vigore il nuovo dazio europeo da 3 euro sui piccoli pacchi provenienti dai Paesi extra Ue. La misura rappresenta un cambio significativo per il commercio elettronico internazionale e per il settore della logistica, soprattutto perché coinvolgerà anche le spedizioni di valore inferiore ai 150 euro, fino ad oggi esentate da tariffe doganali.

L'obiettivo dell'Unione Europea è rafforzare i controlli sulle merci importate e contribuire alla copertura dei costi amministrativi legati alle procedure doganali. Tuttavia, il nuovo sistema rischia di tradursi in un aumento dei costi sia per gli operatori logistici sia per i consumatori finali.

Nel caso italiano, il peso fiscale potrebbe essere ancora maggiore. Oltre al nuovo dazio europeo da 3 euro, potrebbe infatti tornare operativa anche la tassa nazionale da 2 euro introdotta con l'ultima Legge di Bilancio e successivamente sospesa fino a luglio. Se entrambe le misure dovessero entrare in vigore contemporaneamente, ogni piccolo pacco proveniente da Paesi extracomunitari potrebbe essere gravato da un costo aggiuntivo complessivo di 5 euro.

La situazione appare particolarmente delicata perché una misura analoga è già prevista a livello europeo. La cosiddetta "handling fee", destinata a coprire i costi di gestione e sdoganamento delle spedizioni, dovrebbe infatti entrare in vigore soltanto a partire da novembre.

A lanciare l'allarme è Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, che ha inviato una lettera al ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, chiedendo l'immediata cancellazione della tassa nazionale da 2 euro.

Secondo l'associazione, il mantenimento del prelievo italiano potrebbe avere effetti pesanti sull'intero comparto logistico. Nella comunicazione inviata al Ministero si stima infatti un possibile calo del 50% dei traffici merci interessati dalla misura, con una conseguente perdita di circa 25 milioni di euro per le casse dello Stato.

Il Ministero dell'Economia starebbe valutando la questione nelle ultime settimane, anche alla luce delle preoccupazioni espresse dagli operatori del settore.

Secondo Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la tassa da 2 euro colpirebbe soprattutto le spedizioni di piccolo valore, che rappresentano una quota rilevante del commercio online internazionale.

La struttura dei trasporti moderni rende infatti possibile movimentare migliaia di piccoli pacchi attraverso un singolo volo cargo o un camion. In questo contesto, eventuali differenze di costo tra i vari Paesi europei potrebbero spingere gli operatori a riorganizzare i flussi logistici, privilegiando altri hub continentali per lo sdoganamento delle merci e trasferendo successivamente i pacchi in Italia via terra. Secondo gli operatori, questo fenomeno potrebbe ridurre la competitività del sistema logistico nazionale e generare una perdita di traffico a favore di altri Paesi membri dell'Unione Europea.

Le nuove tariffe potrebbero avere conseguenze dirette anche per i consumatori italiani che acquistano prodotti da piattaforme internazionali con sede in Paesi extra UE, in particolare nei segmenti del fast fashion, dell'elettronica e degli accessori a basso costo.

L'aumento delle spese di importazione rischia infatti di ridurre la convenienza degli acquisti effettuati presso marketplace internazionali, incidendo sul prezzo finale pagato dagli utenti. Per gli operatori dell'e-commerce, invece, il nuovo scenario comporta la necessità di adeguare processi, prezzi e strategie commerciali a un quadro normativo sempre più complesso.

Il settore della logistica guarda ora alle decisioni del Governo italiano. Tra le ipotesi più accreditate vi sarebbe almeno un rinvio della tassa nazionale da 2 euro fino a novembre, in coincidenza con l'entrata in vigore della handling fee europea. Una soluzione che, secondo Confetra, consentirebbe di evitare una doppia imposizione temporanea e di limitare gli effetti negativi sulla competitività della logistica italiana.



22/06/2026

## DAL 1° LUGLIO ARRIVA LA TASSA UE SUI PICCOLI PACCHI: COSA CAMBIA PER GLI ACQUISTI ONLINE E PERCHÉ IN ITALIA POTREBBE ESSERE DOPPIA

<https://www.greenme.it/lifestyle/sai-cosa-compri/dal-1-luglio-arriva-la-tassa-ue-sui-piccoli-pacchi-cosa-cambia-per-gli-acquisti-online-e-perche-in-italia-potrebbe-essere-doppia/>

Brutte notizie per chi acquista abitualmente da piattaforme di e-commerce extraeuropee. Dal 1° luglio 2026 entrerà infatti in vigore una nuovo dazio europeo di 3 euro applicato ai piccoli pacchi provenienti da Paesi non appartenenti all'Unione europea, compresi quelli di valore inferiore a 150 euro che finora beneficiavano di procedure più snelle.

La misura interesserà milioni di spedizioni e potrebbe avere effetti diretti sui prezzi finali pagati dai consumatori, soprattutto per gli acquisti low cost provenienti dalla Cina. Ma in Italia il conto rischia di essere ancora più salato: oltre al contributo europeo, potrebbe infatti tornare operativa anche la tassa nazionale da 2 euro introdotta con la legge di Bilancio e finora sospesa.

Se entrambe le misure dovessero essere applicate contemporaneamente, il costo aggiuntivo arriverebbe a 5 euro per spedizione, a cui andrebbe poi sommata l'Iva. Una cifra che potrebbe incidere in modo significativo sugli acquisti di importo ridotto, rendendo meno conveniente ordinare prodotti a basso costo da piattaforme di ultra fast fashion ed e-commerce internazionale.

Dietro la nuova tariffa non c'è soltanto una questione fiscale. Bruxelles punta infatti a gestire l'enorme crescita dei piccoli pacchi provenienti soprattutto dalla Cina, un fenomeno che negli ultimi anni ha messo sotto pressione i sistemi doganali europei.

Secondo la Commissione europea, nel solo 2024 sono entrati nel mercato unico circa 4,6 miliardi di piccoli pacchi, il 91% dei quali provenienti dalla Cina. Un volume che, oltre a generare costi amministrativi sempre più elevati, rende più complessi i controlli sulla sicurezza dei prodotti, sulla conformità alle norme europee e sul rispetto delle regole fiscali.

L'obiettivo dichiarato è quindi duplice: finanziare le attività di controllo alle frontiere e ridurre gli squilibri competitivi tra le imprese europee e i grandi marketplace extra-Ue, spesso accusati di beneficiare di condizioni più favorevoli rispetto ai commercianti che operano all'interno dell'Unione.

La prospettiva di una doppia imposizione ha però acceso il dibattito tra le associazioni di categoria. Confetra, la Confederazione delle imprese del trasporto e della logistica, chiede al Governo di eliminare il contributo nazionale da 2 euro, sostenendo che la misura potrebbe provocare un forte calo dei traffici merci diretti in Italia.

Secondo l'associazione, molte spedizioni potrebbero essere sdoganate in altri Paesi europei e raggiungere successivamente il nostro Paese via terra, con conseguenze negative sia per il comparto logistico italiano sia per le entrate fiscali previste.

Anche Confcommercio si è espressa a favore del dazio europeo, ritenendolo uno strumento utile per contrastare forme di concorrenza considerate scorrette, ma ha manifestato perplessità sul contributo aggiuntivo italiano, che rischierebbe di penalizzare ulteriormente il mercato nazionale.

Per chi acquista frequentemente piccoli articoli online, soprattutto da marketplace asiatici, il nuovo sistema potrebbe tradursi in costi più elevati e tempi di gestione più lunghi. Prodotti dal valore molto basso potrebbero perdere gran parte della loro convenienza economica, spingendo alcuni consumatori a rivolgersi maggiormente a venditori europei.

Nel frattempo, l'unica certezza è l'entrata in vigore della tariffa europea da 3 euro a partire dal 1° luglio. Resta invece da capire se il Governo italiano deciderà di confermare o meno il contributo nazionale da 2 euro, una scelta che potrebbe fare la differenza sia per le imprese della logistica sia per milioni di consumatori.



22/06/2026

## NUOVE TASSE SUI PACCHI EXTRA-UE DA LUGLIO: COME CAMBIANO I DAZI DOGANALI E COSA RISCHIA L'ITALIA

<https://telenorba.it/2026/06/22/tasse-pacchi-extra-ue-dazi-dogonali-luglio/>

A partire dal primo luglio cambieranno radicalmente le regole per gli acquisti online provenienti da territori esterni all'Unione Europea e di importo inferiore ai 150 euro, a causa della cancellazione della storica esenzione tariffaria in vigore dal 1992 che finora proteggeva i piccoli pacchi da oneri doganali. Questa svolta introdurrà un dazio fisso comunitario di 3 euro a spedizione, quale primo passo di un piano di ammodernamento doganale che si completerà nel 2028 con la nascita di una piattaforma digitale condivisa denominata Data Hub. Per i residenti in Italia il rincaro potrebbe essere persino maggiore, poiché rischia di sommarsi un'ulteriore imposta nazionale di 2 euro introdotta con l'ultima manovra finanziaria e finora congelata; l'applicazione concomitante di entrambi i provvedimenti farebbe lievitare la spesa fissa di 5 euro per ogni collo, a cui andrà comunque sommata l'Iva, mentre da novembre si aggiungerà anche una specifica commissione europea per la gestione amministrativa delle pratiche. Le istituzioni di Bruxelles giustificano questa stretta sull'e-commerce con motivazioni di tutela ambientale e con l'esigenza di riequilibrare la competizione a favore delle aziende locali, frenando l'enorme afflusso di merci economiche straniere che ha visto transitare nel mercato unico ben 4,6 miliardi di piccoli colli nel solo 2024, di cui la quasi totalità di provenienza cinese.

Sebbene le autorità europee puntino a colmare le falle del sistema e a potenziare le verifiche, i detrattori evidenziano come la manovra finirà per colpire soprattutto i consumatori meno abbienti, privati della possibilità di comprare beni a basso costo. In questo contesto, l'esecutivo italiano si trova a valutare delle modifiche normative per scongiurare una doppia tassazione sui pacchi che i rappresentanti del settore considerano insostenibile per merci dal valore commerciale spesso irrisorio. A lanciare l'allarme è soprattutto Confetra, la sigla che riunisce le imprese della logistica e dei trasporti, la quale ha sollecitato il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti a cancellare la sovraccassa interna per evitare ripercussioni negative sull'intero sistema logistico nazionale. Secondo le proiezioni ufficiali, la misura interna dovrebbe garantire alle casse pubbliche 122,5 milioni di euro per l'anno in corso e circa 245 milioni annui dal 2027, ma gli operatori avvertono che tali stime ignorano le dinamiche del trasporto merci continentale. Qualora l'Italia applicasse tariffe più svantaggiose rispetto ai partner europei, i grandi vettori internazionali devieranno i propri voli cargo verso scali aeroportuali in Germania, Belgio o Olanda per effettuare lì le pratiche doganali e trasferire poi i prodotti a destinazione tramite trasporto su gomma.

Un simile spostamento non solo svuoterebbe gli scali italiani riducendone la competitività, ma indebolirebbe anche la capacità di controllo sulle merci in entrata. Per dimostrare i rischi, l'associazione ha elaborato due simulazioni per la seconda metà dell'anno: mantenendo il balzello nazionale, il traffico merci aeroportuale italiano si dimezzerebbe portando un incasso complessivo di circa 70 milioni di euro, mentre eliminando la tassa locale l'Italia manterrebbe intatti i propri volumi commerciali e incasserebbe comunque 38 milioni di euro grazie alla percentuale trattenuta sui dazi comunitari. Lo scarto economico tra le due opzioni sarebbe quindi di soli 32 milioni di euro in cinque mesi, una cifra irrisoria a fronte del pericolo concreto di perdere quote di mercato strutturali a vantaggio degli hub logistici europei concorrenti, motivo per cui il settore chiede a gran voce la cancellazione del tributo italiano o perlomeno il suo slittamento a novembre per farlo coincidere con l'avvio della commissione amministrativa europea.

**SHOPPING ONLINE, DAL 1° LUGLIO IN ARRIVO LA TASSA SUI PICCOLI PACCHI. QUANTO SI PAGHERÀ?**

<https://www.dire.it/22-06-2026/1250245-shopping-low-cost-dal-1-luglio-scatta-la-stangata-in-arrivo-la-tassa-sui-piccoli-pacchi/>

Dal 1° luglio comprare online da siti fuori dall'Unione Europea costerà di più e i pacchi potrebbero metterci più tempo ad arrivare. A partire da questa data, infatti, salvo sorprese dell'ultimo minuto, scatta una nuova tassa europea di 3 euro sui piccoli pacchi (quelli che valgono meno di 150 euro) che arrivano da Paesi extra-UE. Ma per chi compra dall'Italia, da ottobre (come deciso ieri dal ministro Giorgetti) la sorpresa sarà doppia: entrerà in vigore anche una tassa nazionale da 2 euro decisa dal Governo con l'ultima legge di Bilancio.

Per capire l'origine di questo provvedimento bisogna guardare i dati pubblicati dal Consiglio dell'Unione Europea nella sua sezione ufficiale dedicata all'azione contro l'afflusso massiccio di piccoli pacchi. I numeri del Consiglio UE descrivono una vera e propria invasione: nel solo 2024 sono entrati nel mercato europeo ben 4,6 miliardi di piccoli articoli, pari a una media impressionante di 12 milioni di pacchi al giorno. Un volume che è quasi raddoppiato rispetto al 2023 (2,4 miliardi) e triplicato rispetto al 2022 (1,4 miliardi). Guardando all'Italia, il legame con i mercati asiatici è ancora più marcato: i dati nazionali mostrano che nel 2025 gli italiani hanno ordinato 396 milioni di articoli da fuori UE, e ben il 98% di questi arrivava dalla Cina (soprattutto vestiti, che rappresentano un quarto degli acquisti).

**PERCHÉ L'EUROPA E L'ITALIA HANNO DECISO QUESTA STRETTA?**

Come si legge nei documenti ufficiali del Consiglio dell'Unione Europea, la vecchia esenzione sotto i 150 euro era nata in un'epoca in cui l'e-commerce era marginale. Oggi, quella norma è diventata una scappatoia che mette a rischio il mercato unico su tre fronti:

1. Sicurezza dei prodotti: L'enorme volume rende impossibile controllare tutto. Molti prodotti extra-UE violano le norme sulla tossicità dei materiali, la contraffazione o la sicurezza elettrica.
2. Concorrenza sleale e frodi fiscali: I negozianti europei pagano le tasse e rispettano regole severe, mentre molti venditori esteri aggirano i dazi dichiarando falsi valori bassi o frammentando le spedizioni.
3. Impatto ambientale: Il trasporto aereo di miliardi di oggetti economici e "usa e getta" genera un'impronta ecologica ormai insostenibile.

Come chiarito dalla Commissione Europea nelle sue linee guida ufficiali dello scorso 2 giugno, il dazio di 3 euro è a tutti gli effetti un diritto doganale e andrà pagato sempre. Questo crea un effetto a catena sul prezzo finale, perché l'IVA verrà calcolata dopo aver aggiunto la tassa.

Un esempio semplice: Se comprate un oggetto da 90 euro, prima si aggiunge la tassa di 3 euro, e poi l'IVA verrà calcolata sul totale di 93 euro. Inoltre, i 3 euro europei potrebbero applicarsi su ogni tipo di oggetto diverso presente nello stesso pacco (ad esempio se comprate insieme una maglietta e un gadget elettronico), facendo salire il conto ancora di più.

La tassa italiana da 2 euro era già stata rinviata dal Ministero dell'Economia (Mef) fino al 30 giugno per aggiornare i sistemi informatici e dopo il Consiglio dei ministri di lunedì 22 giugno slitterà il 1° ottobre. Le aziende della logistica chiedono a gran voce di cancellarla. In una lettera indirizzata al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti) ha lanciato l'allarme: questa tassa "provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato". Il rischio è che i grandi siti cinesi decidano di far atterrare i pacchi in altri Stati europei (come Belgio o Olanda) per evitare la dogana italiana, danneggiando i nostri corrieri. Anche Aice Confcommercio ha chiesto di bloccare il provvedimento per evitare il doppio balzello "3+2".

Il Consiglio UE specifica che l'obiettivo finale della riforma è spostare la responsabilità legale e il pagamento delle tasse direttamente in capo ai grandi marketplace, che dovranno trattenere l'importo dovuto al momento del pagamento.

**TROPPO CALDO PER LAVORARE, IL GOVERNO VARA LA CIG IN DEROGA. E RINVIÀ (ANCORA) LA TASSA SUI PICCOLI PACCHI**

<https://www.open.online/2026/06/22/cdm-governo-lavoro-caldo-tassa-ue-pacchi/>

Di fronte all'ondata record di caldo che sta colpendo l'Italia e l'Europa intera, il governo ha deciso di reintrodurre la possibilità per alcuni operatori economici di «sospendere o ridurre l'attività lavorativa, con conseguente accesso in deroga al trattamento di cassa integrazione, a causa di eccezionali ondate di calore». Lo si legge nel resoconto del Consiglio dei ministri svoltosi nel pomeriggio di lunedì. La sospensione di certe attività lavorative in considerazione delle temperature roventi, già prevista negli scorsi anni, resterebbe dunque una possibilità a discrezione delle aziende. Si attende di capire a quali settori sarà applicata la possibile deroga per la Cig.

Sul fronte economico il Cdm ha anche deciso di rinviare l'entrata in vigore della tassa sui piccoli pacchi in arrivo da oltre i confini dell'Ue fino a 150 euro di valore. Col nuovo decreto Infrastrutture il balzello, previsto dalla legge di bilancio, è stato infatti prorogato al 1° ottobre. La proroga della tassa era nell'aria, come ricorda l'Ansa, dopo le lamentele delle associazioni della logistica. «Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», aveva avvertito il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Non è la prima correzione cui va incontro questo dazio, introdotto da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, ma che aveva già visto prima una sospensione fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo.

**SLITTA TASSA SU PACCHI, TORNANO NORME STOP ATTIVITÀ E CIG PER ONDATE DI CALORE**

[https://www.huffingtonpost.it/economia/2026/06/22/news/slitta\\_tassa\\_su\\_pacchi\\_tornano\\_norme\\_stop\\_attivita\\_e\\_cig\\_per\\_ondate\\_di\\_calore-22192885/](https://www.huffingtonpost.it/economia/2026/06/22/news/slitta_tassa_su_pacchi_tornano_norme_stop_attivita_e_cig_per_ondate_di_calore-22192885/)

Nuovo slittamento per l'entrata in vigore della tassa sui piccoli pacchi in arrivo da oltre i confini dell'Ue. Il governo ha infatti deciso di prorogare di tre mesi, al primo ottobre, l'introduzione del balzello previsto dalla legge di bilancio. La norma è contenuta nel nuovo decreto 'Infrastrutture' varato dal consiglio dei ministri, che spazia dalla Tav al Pnrr all'Intelligenza artificiale e "reintroduce norme già vigenti negli scorsi anni, sulla possibilità per alcuni operatori economici di sospendere o ridurre l'attività lavorativa, con conseguente accesso in deroga al trattamento di cassa integrazione, a causa di eccezionali ondate di calore".

Si avvicina intanto al primo giro di boa il decreto Piano casa, che incassa la fiducia alla Camera seppur tra le polemiche: a sollevarle è la nomina del commissario straordinario per l'edilizia popolare, arrivata prima ancora dell'ok dell'Aula.

Si tira invece un sospiro di sollievo per il nuovo rinvio della tassa sui pacchi extra Ue fino a 150 euro di valore.

L'entrata in vigore, che sarebbe dovuta scattare il primo luglio insieme al dazio europeo di 3 euro, slitta al primo ottobre. La decisione sarebbe contenuta nel nuovo decreto Infrastrutture varato dal cdm. Non compare in una bozza del provvedimento, articolata in 14 articoli, che vanno dalle gare per l'affidamento degli Intercity alle opere compensative per la Tav, dai rifiuti radioattivi alle risorse per percorsi di alfabetizzazione e formazione in materia di utilizzo dei sistemi di IA, dalle stime Istat al Pnrr.

La proroga della tassa era nell'aria, dopo le lamentele delle associazioni della logistica: "Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato", aveva avvertito il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Non è la prima correzione cui va incontro questo dazio, introdotto da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, ma che ha visto prima una sospensione fino a marzo e poi una proroga fino a luglio per farla partire in concomitanza con il dazio europeo.

**E-COMMERCE, DE RUVO (CONFETRA): "LA TASSA SULLE MERCI EXTRA UE DEVE ESSERE ELIMINATA"**

<https://tg24.sky.it/economia/2026/06/23/e-commerce-de-ruvo-confetra>

Commentando la misura che posticipa l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell'Ue, il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, ha sostenuto che, pur apprezzando il rinvio, la tassa vada "eliminata definitivamente".

"Il rinvio dell'entrata in vigore del dazio sui piccoli pacchi dimostra che il Governo ha ascoltato il grido d'allarme che abbiamo lanciato e per questo ringraziamo l'Esecutivo per la sensibilità dimostrata. Tuttavia, pur apprezzando il rinvio, questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente", ha dichiarato De Ruvo rispetto alla misura inserita dal Consiglio dei Ministri all'interno del nuovo decreto Infrastrutture, che ha posticipato l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell'Ue. Il Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha voluto ribadire gli effetti immediati che l'introduzione di questa misura avrebbe sul sistema Paese, confermando quanto già espresso in una lettera ufficiale indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

La Confederazione sostiene che l'applicazione del dazio provocherà infatti una riduzione drastica stimata in almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all'e-commerce internazionale e all'ultra fast fashion. Secondo Confetra, questa forte contrazione del settore non genererà i gettiti sperati, ma causerà una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, penalizzando pesantemente l'intera filiera logistica nazionale che rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia italiana. Inoltre, ha aggiunto De Ruvo, "le misure non devono essere puramente nazionali, ma coordinate a livello comunitario: per questo Confetra chiede con forza un pieno allineamento con la regolamentazione dell'handling fee europea. È necessario attendere e muoversi in sintonia con l'introduzione del dazio unico europeo, evitando barriere unilaterali che avrebbero il solo effetto di deviare i flussi di traffico verso altri hub continentali, tagliando fuori i porti e gli aeroporti italiani".

TASSA E-COMMERCE, DE RUVO (CONFETRA): "RINVIO NON RISOLUTIVO. SERVE ANNULLAMENTO DEFINITIVO"

<https://www.informazionimarittime.com/post/tassa-e-commerce-de-ruvo-confetra-rinvio-non-risolutivo-serve-annullamento-definitivo&rss=rss>

Confetra ritiene che il rinvio dell'entrata in vigore del dazio sui piccoli pacchi dimostra che il governo ha ascoltato il grido d'allarme lanciato dagli operatori del settore. "Tuttavia, pur apprezzando il rinvio, questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente".

A dichiararlo è il presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), Carlo De Ruvo, commentando la misura inserita dal Consiglio dei Ministri all'interno del nuovo decreto Infrastrutture, che ha posticipato l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell'Ue. Il presidente di Confetra ha voluto ribadire gli effetti immediati che l'introduzione di questa misura avrebbe sul sistema Paese, confermando quanto già espresso in una lettera ufficiale indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Per Confetra l'applicazione del dazio provocherà infatti una riduzione drastica stimata in almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all'e-commerce internazionale e all'ultra fast fashion. Questa forte contrazione del settore non genererà i gettiti sperati, ma al contrario causerà una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, penalizzando pesantemente l'intera filiera logistica nazionale che rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia italiana. La tassa sui piccoli pacchi, inizialmente introdotta a gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce, ha già subito diverse modifiche, passando per una sospensione a marzo e un successivo rinvio a luglio, fino alla nuova scadenza di ottobre.

"Continuare a spostare la data di inizio della misura crea solo incertezza per gli operatori del settore», conclude De Ruvo - l'Italia non può muoversi da sola penalizzando le proprie infrastrutture. Le misure non devono essere puramente nazionali, ma coordinate a livello comunitario: per questo Confetra chiede con forza un pieno allineamento con la regolamentazione dell'handling fee europea. È necessario attendere e muoversi in sintonia con l'introduzione del dazio unico europeo, evitando barriere unilaterali che avrebbero il solo effetto di deviare i flussi di traffico verso altri hub continentali, tagliando fuori i porti e gli aeroporti italiani".

**SLITTA LA TASSA SUI PACCHI CINESI. TUTTO RINVIATO AL PROSSIMO OTTOBRE**

[https://www.repubblica.it/economia/2026/06/23/news/slitta\\_tassa\\_mini\\_pacchi\\_extra\\_ue\\_primo\\_ottobre-425427805/](https://www.repubblica.it/economia/2026/06/23/news/slitta_tassa_mini_pacchi_extra_ue_primo_ottobre-425427805/)

a tassa da 2 euro sui mini pacchi extra Ue non scatterà il primo luglio. Il Consiglio dei ministri ha deciso ieri di rinviarla ancora, per la seconda volta, al primo ottobre. Una scelta che arriva dopo mesi di pressioni da parte delle associazioni della logistica e mentre dal primo luglio entrerà comunque in vigore il nuovo dazio europeo da 3 euro sulle spedizioni sotto i 150 euro di valore. Il governo prende così altro tempo su una misura introdotta con la legge di bilancio per finanziare parte della manovra e contrastare l'invasione di merci a basso costo provenienti soprattutto dalla Cina. Ma la partita resta aperta. Il rinvio sposta il problema all'autunno, quando Bruxelles completerà il nuovo pacchetto di misure sull'e-commerce con una handling fee europea, tra 2 e 4 euro, prevista da novembre. La tassa italiana vale circa 122,5 milioni nel 2026 e il nodo delle coperture resta sul tavolo. A spingere per un nuovo stop è stata soprattutto Confetra. In una lettera inviata al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, la Confederazione dei trasporti e della logistica sosteneva che mantenere il contributo italiano insieme al dazio europeo poteva essere un boomerang. I calcoli aggiornati indicavano che tra luglio e novembre lo Stato avrebbe incassato 127,6 milioni mantenendo sia la tassa nazionale sia il dazio Ue. Se invece resta soltanto il prelievo europeo, il gettito sale a 153,1 milioni. Saldo finale: 25,5 milioni ora in salvo per l'erario.

Il ragionamento parte da ciò che è già successo all'inizio dell'anno. La tassa era stata introdotta dal primo gennaio, ma nei primi due mesi del 2026, prima della sospensione decisa dal governo, i dati delle Dogane hanno registrato un crollo superiore al 50% delle spedizioni. I traffici si sono spostati verso altri hub europei, come Belgio, Paesi Bassi e Ungheria, per poi raggiungere comunque il mercato italiano via camion. "La perdita ora sarebbe stata superiore a quella registrata nei primi due mesi", ragiona il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa. "Perché questa volta la tassa italiana si sarebbe sommata al dazio Ue, perdendo più traffico e incassando meno anche dalla quota del dazio europeo". Il 25% del dazio resta infatti al Paese in cui avviene lo sdoganamento. Se i pacchi destinati all'Italia entrano da Francoforte o Amsterdam, quella quota di gettito resta a Germania e Paesi Bassi. Per Cappa c'è poi un'altra questione. "Stiamo dando all'estero l'idea di un contesto poco favorevole agli investimenti, con regole che cambiano continuamente". Il timore è che l'incertezza finisca per pesare sulle scelte dei grandi operatori dell'e-commerce. "Se un gruppo come Temu dovesse decidere dove aprire un magazzino europeo, quale Paese sceglierebbe?". La risposta arriverà probabilmente in autunno, quando il governo dovrà decidere se cancellare definitivamente la tassa italiana o farla convivere con le nuove regole Ue.

In cdm il governo ha disposto un nuovo rinvio del contributo che sarebbe dovuto partire l'1/7

# Slitta la tassa sui mini-pacchi

## Proroga all'1/10 in attesa che l'Ue applichi l'handling fee

DI FRANCESCO CERISANO

**Q**uesta tassa sui mini pacchi extra Ue non s'ha da fare. Se ne sta convincendo anche il governo che nel consiglio dei ministri di ieri ha disposto un nuovo slittamento del balzello (già prorogato al 1° luglio dal decreto fiscale) questa volta al 1° ottobre.

Non quindi un dietrofront totale (come chiesto dagli operatori della logistica che lamentano un dimezzamento dei traffici nei primi due mesi del 2026 in cui il contributo di 2 euro sui pacchi sotto i 150 euro è rimasto formalmente in vigore), con un'abrogazione tout court della norma della legge di bilancio che ha istituito la tassa, ma una nuova proroga in attesa che entri in vigore l'handling fee, la tassa di gestione unionale concepita dall'Ue per coprire i crescenti costi amministrativi e doganali legati allo sdoganamento delle merci di piccolo valore. I dettagli esatti di questa tassa sono ancora oggetto di negoziazione tra il Consiglio Europeo e il Parlamento, così come la sua quantificazione che dovrebbe aggirarsi tra i 2 e i 4 eu-



Un centro di smistamento dei piccoli pacchi

ro a spedizione. Ma quel che è certo è che i Paesi Ue dovranno adottarlo entro novembre.

### Il dazio Ue da 3 euro

Intanto dal 1° luglio entrerà in vigore il dazio Ue da 3 euro (non a spedizione ma ad articolo) che frutterà all'Italia il 25% del gettito. Un elemento non da poco perché, come hanno osservato gli operatori della logistica (e in primis Confetra, si veda ItaliaOggi del 22 maggio) consentirebbe all'Italia di incassare molto di più dei 122,5 milioni messi a bilancio con la Manovra 2026 co-

me possibile gettito della tassa da 2 euro.

Il fatto che il dazio Ue si applichi non a spedizione ma ad articolo (e, stando agli ultimi dati illustrati da Sogei agli Stati generali delle Dogane, su 12,6 milioni di spedizioni importate nel nostro Paese nel primo trimestre 2026 sono stati censiti 51,7 milioni di articoli, in pratica quattro articoli in media a spedizione) consentirebbe di compensare l'eventuale gettito che l'erario perderebbe se decidesse di rinunciare definitivamente al-

la tassa da 2 euro.

Sogei ha stimato nel secondo semestre 2026 introiti per 110,68 milioni dal contributo di due euro e 653 milioni dal dazio Ue (di cui il 25% spetterebbe all'Italia, quindi 163,2 milioni). Il tutto evidentemente a una condizione: che i volumi di traffico registrati nel 2025 si confermino anche quest'anno. Circostanza, osservano gli operatori della logistica, plausibile se venisse confermato il congelamento o l'addio alla tassa italiana sui mini-pacchi, irrealistica se invece il contributo italiano si affiancasse dal 1° luglio al dazio Ue.

Basti pensare che prima che arrivasse la proroga al 1° luglio, Air China, uno dei principali vettori mondiali, ha annullato i 4 collegamenti cargo settimanali che aveva con l'aeroporto di Malpensa, in attesa di capire l'evolversi della situazione.

"La logistica europea è altamente integrata", ha spiegato il direttore generale di Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) **Andrea Cappa**. "Se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i

voli cargo in Germania, Belgio o Olanda per poi portare le merci in Italia via camion". "Serve un approccio coordinato, perché senza un'armonizzazione a livello Ue, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

### Le interlocuzioni in corso

E proprio per realizzare questo approccio coordinato, il governo ha deciso di prendere altro tempo. Rinviando nuovamente l'entrata in vigore della tassa italiana in attesa dell'attuazione dell'handling fee che dovrebbe entrare in vigore dal 1° novembre.

Gli operatori del settore hanno avviato nelle ultime settimane un'intensa interlocuzione con il ministro dell'economia **Giancarlo Giorgetti** e il viceministro **Maurizio Leo** per chiedere un ripensamento complessivo del balzello, osservando come gli eventuali problemi di copertura sarebbero facilmente compensati dagli extra incassati generati dal dazio Ue. La proroga al 1° ottobre non risolve in toto il problema ma è già qualcosa.

© Riproduzione riservata

# Pacchi, il governo rinvia la tassa Sì allo stop delle attività per l'afa

Slitta al primo ottobre l'entrata in vigore della tariffa prevista dalla manovra Cig per le aziende che fermano o riducono i lavori a causa del caldo eccezionale

Enrica Piovani / ROMA

**N**uovo slittamento per l'entrata in vigore della tassa sui piccoli pacchi in arrivo da oltre i confini dell'Ue. Il governo ha infatti deciso di prorogare di tre mesi, al primo ottobre, l'introduzione del balzello previsto dalla legge di bilancio. La norma è contenuta nel nuovo decreto «Infrastrutture» varato dal consiglio dei ministri, che spazia dalla Tav al Pnrr all'Intelligenza artificiale. All'interno del decreto vengono anche reintrodotti «norme già vigenti negli scorsi anni, sulla possibilità per alcuni operatori economici di sospendere o ridurre l'attività lavorativa, con conseguente accesso in deroga al trattamento di cassa integrazione, a causa di eccezionali ondate di calore».

Intanto il decreto Piano casa incassa la fiducia alla Camera seppur tra le polemiche: a sollevarle è la nomina del commissario straordinario per l'edilizia popolare, arrivata prima ancora dell'ok dell'Aula. Si tira invece un sospiro di sollievo per il



L'interno di un centro di smistamento di pacchi

nuovo rinvio della tassa sui pacchi extra Ue fino a 150 euro di valore.

#### VARIAZIONE NEL DECRETO

L'entrata in vigore, che sarebbe dovuta scattare mercoledì primo luglio insieme al dazio europeo di 3 euro, slitta al primo ottobre. La decisione sarebbe contenuta nel nuovo decreto Infrastrutture varato dal cdm. Non compare in una bozza del provvedimento, articolata in 14 articoli, che vanno dalle gare per l'affidamento degli Intercity alle opere compensative per la Tav, dai rifiuti radioattivi

#### Via libera al Piano casa con la nomina del commissario straordinario

vi alle risorse per percorsi di alfabetizzazione e formazione in materia di utilizzo dei sistemi di IA, dalle stime Istat al Pnrr.

La proroga della tassa era nell'aria, dopo le lamentele delle associazioni della logistica: «Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», aveva avvertito il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Non è la prima variazione per questo dazio, introdotto da gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion, che era già stato sospeso fino a marzo e poi prorogato fino a luglio per farla parti-



IL CASO

di VALENTINA CONTE  
ROMA

## Slitta la tassa sui pacchi cinesi tutto rinviato al prossimo ottobre

La tassa da 2 euro sui mini pacchi extra Ue non scatterà il primo luglio. Il Consiglio dei ministri ha deciso ieri di rinviarla ancora, per la seconda volta, al primo ottobre. Una scelta che arriva dopo mesi di pressioni da parte delle associazioni della logistica e mentre dal primo luglio entrerà comunque in vigore il nuovo dazio europeo da 3 euro sulle spedizioni sotto i 150 euro di valore. Il governo prende così altro tempo su una misura introdotta con la legge di bilancio per finanziare parte della manovra e contrastare l'invasione di merci a basso costo provenienti soprattutto dalla Cina. Ma la partita resta aperta. Il rinvio sposta il problema all'autunno, quando Bruxelles completerà il nuovo pacchetto di misure sull'e-commerce con una *handling fee* europea, tra 2 e 4 euro, prevista da novembre. La tassa italiana vale circa 122,5 milioni nel 2026 e il nodo delle coperture resta sul tavolo.

A spingere per un nuovo stop è stata soprattutto Confetra. In una lettera inviata al ministro dell'Eco-

nomia Giancarlo Giorgetti, la Confederazione dei trasporti e della logistica sosteneva che mantenere il contributo italiano insieme al dazio europeo poteva essere un boomerang. I calcoli aggiornati indicavano che tra luglio e novembre lo Stato avrebbe incassato 127,6 milioni mantenendo sia la tassa nazionale sia il dazio Ue. Se invece resta soltanto il prelievo europeo, il gettito sale a 153,1 milioni. Saldo finale: 25,5 milioni ora in salvo per l'erario.

## I NUMERI

**50%****Calo del traffico merci**

Nei primi due mesi, quando la tassa di 2 euro era in vigore

**25,5****Milioni di entrate**

Il gettito che lo Stato ora non perderà tra luglio e novembre perché ha sospeso la tassa italiana. Mentre dall'1 luglio entra in vigore il nuovo dazio europeo da 3 euro



Il ragionamento parte da ciò che è già successo all'inizio dell'anno. La tassa era stata introdotta dal primo gennaio, ma nei primi due mesi del 2026, prima della sospensione decisa dal governo, i dati delle Dogane hanno registrato un crollo superiore al 50% delle spedizioni. I traffici si sono spostati verso altri hub europei, come Belgio, Paesi Bassi e Ungheria, per poi raggiungere comunque il mercato italiano via camion.

«La perdita ora sarebbe stata superiore a quella registrata nei primi due mesi», ragiona il direttore

generale di Confetra, Andrea Cappa. «Perché questa volta la tassa italiana si sarebbe sommata al dazio Ue, perdendo più traffico e incassando meno anche dalla quota del dazio europeo». Il 25% del dazio resta infatti al Paese in cui avviene lo sdoganamento. Se i pacchi destinati all'Italia entrano da Francoforte o Amsterdam, quella quota di gettito resta a Germania e Paesi Bassi. Per Cappa c'è poi un'altra questione. «Stiamo dando all'estero l'idea di un contesto poco favorevole agli investimenti, con regole che cambiano continuamente». Il timore è che l'incertezza finisca per pesare sulle scelte dei grandi operatori dell'e-commerce. «Se un gruppo come Temu dovesse decidere dove aprire un magazzino europeo, quale Paese sceglierebbe?». La risposta arriverà probabilmente in autunno, quando il governo dovrà decidere se cancellare definitivamente la tassa italiana o farla convivere con le nuove regole Ue.

G. PIZZICHELLI/AGF

## UN DAZIO TIRA L'ALTROSUI PICCOLI PACCHI IL GOVERNO PRENDE TEMPO, MA NON CAMBIA ROTTA

<https://www.linkiesta.it/2026/06/linsostenibile-balzello-sui-piccoli-pacchi-che-fara-male-a-tutti/>

Invece di decidere, ancora una volta il Governo rinvia. Il Consiglio dei ministri di ieri [ha prorogato](#) al 1 ottobre l'applicazione della tassa da due euro sui pacchi di valore inferiore a 150 euro, che sarebbe dovuta entrare in vigore il 1 luglio. Resta confermato, invece, il balzello europeo da tre euro, che colpisce gli stessi colli. Quindi, se dovete fare acquisti online di modesta entità da paesi extraeuropei, sbrigatevi: dalla settimana prossima costerà di più e tra qualche mese le cose peggioreranno. A novembre, infine, potrebbe aggiungersi un terzo tributo, anch'esso di emanazione europea.

Le motivazioni sono diverse ma il risultato è lo stesso. Finora, le spedizioni di basso importo sono state assoggettate al regime dei minimi, cioè escluse dall'applicazione dei dazi, perché la gestione materiale della pratica da parte della dogana avrebbe comportato costi sproporzionati rispetto alle somme da riscuotere. Adesso, Bruxelles – con il supporto anche dell'Italia – ha scelto, invece, di imporre [una sorta di "dazio forfettario"](#) per contrastare la concorrenza estera (perlopiù cinese, in quanto il provvedimento mette nel mirino piattaforme come Temu e Shein). Quindi, tre euro dal 1 luglio. Pure Roma non ha voluto essere da meno: poiché, però, il potere di imporre dazi appartiene all'Unione e non può essere esercitato dagli Stati membri, il governo si è inventato una tassa finalizzata, sulla carta, a coprire i costi per la gestione doganale dei pacchi. Altri due euro a partire da ottobre. Infine, salvo cambi di rotta sempre auspicabili, a novembre dovrebbe entrare in vigore una tassa europea praticamente identica, anch'essa pensata per compensare i costi che le dogane dovranno sostenere per esigere i tre euro europei.

Di fatto, questo triplete equivale a un prelievo del tutto sproporzionato, attorno al dieci per cento sui pacchi di maggior valore (vicino ai 150 euro) ma molto più alto su quelli di piccole dimensioni. Su acquisti inferiori ai 10 euro, che sono molto frequenti, corrisponde a un'imposizione attorno al 100% o persino più alta. Per questo le associazioni dei trasporti e della logistica sono sul piede di guerra: «L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato», [ha denunciato Confetra](#). Come tutte le tasse, anche questa – al di là dei suoi obiettivi più o meno dichiarati – colpisce l'attività economica e distrugge opportunità di valore, sia per chi vende, sia per chi compra, sia per chi si trova in qualche stadio intermedio.

Probabilmente, la decisione del Governo è una risposta al pressing di Confetra. Il dazio europeo ormai è inevitabile: sarà un test su come le persone reagiranno [a una tassa platealmente insensata](#). Ma siamo ancora in tempo per trovare la limitata copertura necessaria ad abolire permanentemente la gabella italiana. E Palazzo Chigi farebbe bene – come va di moda dire – a battere i pugni a Bruxelles per disinnescare l'ulteriore balzello di novembre. Speriamo, insomma, che il tempo che il Governo renda evidente quanto sarebbe sbagliato e ingiusto moltiplicare gli oneri a carico di chi, spesso non potendosi permettere prodotti più cari, grazie alla tecnologia e alla globalizzazione può acquistare a pochi euro il tappetino per il bagno o una luce notturna per leggere.



**TASSA SUI PACCHI: QUELLA DA 2 EURO DELL'ITALIA SLITTA A OTTOBRE, MA DA LUGLIO C'È QUELLA DELL'UE (3 EURO)**

<https://www.today.it/economia/tassa-2-euro-pacchi-rinviata-1-ottobre-2026.html>

La tassa sui pacchi low cost (sotto i 150 euro) provenienti da Paesi extra Ue, stabilita dal governo Meloni l'ultima legge bilancio, slitta ancora. Lo ha deciso il Consiglio dei ministri nella riunione del 22 giugno: il rincaro da due euro non scatterà a luglio come previsto, ma il 1° ottobre. L'esecutivo così vuole evitare che i consumatori italiani debbano pagare due volte perché a luglio entra in vigore il dazio del tutto simile previsto dall'Unione europea, del valore di 3 euro. Il mini shopping, a conti fatti, è salvo ma non del tutto. Capiamo meglio cosa succede.

La tassa sui pacchi è stata introdotta dal governo di Giorgia Meloni con la legge di bilancio e prevede il pagamento di un contributo fisso di 2 euro su ogni spedizione di valore dichiarato fino a 150 euro da Paesi extra Ue. C'è uno scopo chiaro: contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce e dell'ultra fast fashion.

Sono subito emersi una serie di nei. Intanto può essere facilmente aggirata facendo transitare gli ordini da altri Paesi europei. Poi ci sono state le lamentele delle associazioni della logistica. "Provocherà il crollo di almeno il 50% dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato", ha avvertito il presidente di Confetra (Confederazione generale italiana trasporti e logistica), Carlo De Ruvo, in una lettera al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. L'Associazione italiana commercio estero di Confcommercio è pure contraria e chiede che "l'entrata in vigore del contributo nazionale a copertura delle spese collegate alle importazioni di piccole spedizioni, sia ulteriormente prorogata o cancellata in via definitiva, al fine di evitare un effetto daziario 3+2".

C'è quindi stata una prima sospensione, poi la proroga fino a luglio e ora il nuovo rinvio.

Anche l'Europa è corsa ai ripari e ha varato un provvedimento con la stessa ratio. Così dal 1° luglio entra in vigore il balzello da tre euro sui piccoli pacchi extra Ue. Bruxelles sostiene che la riforma consentirà di rafforzare i controlli e sostenere le imprese europee.

Senza lo stop deciso dal Consiglio dei ministri in Italia ci sarebbe stato un effetto moltiplicatore. Al prelievo europeo di 3 euro si sarebbe sommato quello italiano da 2, per un totale di 5 euro aggiuntivi per spedizione, più l'Iva. Pericolo, per adesso, scongiurato.



**TASSA SUI PACCHI: IL PRELIEVO ITALIANO DA 2 EURO SLITTA AL 1° OTTOBRE**

<https://www.uominietrasporti.it/home/tassa-sui-pacchi-il-prelievo-italiano-da-2-euro-slitta-al-1-ottobre/>

La tassa da 2 euro sui piccoli pacchi extra-UE sotto i 150 euro, introdotta dalla Legge di Bilancio 2026, non partirà più a luglio ma slitterà al 1° ottobre. Lo ha deciso il governo nel Consiglio dei ministri del 22 giugno, per evitare che il contributo nazionale si sommi al nuovo dazio forfettario europeo da 3 euro per spedizione, in vigore dal 1° luglio nell'ambito della riforma delle dogane Ue. Dal punto di vista operativo, questo significa che per tutto il trimestre estivo le spedizioni e-commerce da Paesi extra-UE supporteranno solo l'onere europeo, mentre il contributo italiano verrà applicato eventualmente in un secondo momento, quando sarà definito il quadro definitivo della manovra. Il tema non è nuovo per gli operatori: Uomini e Trasporti aveva già analizzato gli effetti della misura sulla competitività dei micro-pacchi e sui flussi camionistici in ingresso nel servizio "Tassa sui pacchi fino a 150 euro in Legge di Bilancio" e, più di recente, nell'approfondimento "Tassa da 2 euro, pacchi in fuga e camion in festa". Per autotrasportatori e corrieri l'attenzione resta alta: l'eventuale sovrapposizione tra prelievo nazionale e dazio europeo potrebbe alterare le dinamiche di costo delle spedizioni di basso valore, spingendo parte dei flussi verso hub alternativi o modelli di consolidamento diversi. Conviene quindi monitorare gli sviluppi normativi delle prossime settimane e valutare con i clienti e-commerce come redistribuire eventuali maggiori oneri lungo la filiera. In ogni caso la soluzione del rinvio incontra la ferma critica di Confetra. «Questa non è una soluzione del problema – ha tuonato il presidente Carlo De Rivo – «La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente».

Per Confetra l'applicazione del dazio provocherà infatti una riduzione drastica stimata in almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all'e-commerce internazionale e all'ultra fast fashion. Questa forte contrazione del settore non genererà i gettiti sperati, ma al contrario causerà una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, penalizzando pesantemente l'intera filiera logistica nazionale che rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia.

«Continuare a spostare la data di inizio della misura – ha puntualizzato De Rivo – crea solo incertezza per gli operatori del settore. L'Italia non può muoversi da sola penalizzando le proprie infrastrutture. Le misure non devono essere puramente nazionali, ma coordinate a livello comunitario». Da qui la richiesta di Confetra di allineare la regolamentazione dell'handling fee europea.



23/06/2026

**E-COMMERCE: DE RUVO (CONFETRA), RINVIO TASSA NON RISOLUTIVO. SERVE ANNULLAMENTO DEFINITIVO**

<https://www.ferpress.it/e-commerce-de-ruvo-confetra-rinvio-tassa-non-risolutivo-serve-annullamento-definitivo/>

(FERPRESS) – Roma, 23 GIU -“Il rinvio dell’entrata in vigore del dazio sui piccoli pacchi dimostra che il Governo ha ascoltato il grido d’allarme che abbiamo lanciato e per questo ringraziamo l’Esecutivo per la sensibilità dimostrata. Tuttavia, pur apprezzando il rinvio, questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente”.

A dichiararlo è il Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), Carlo De Ruvo, commentando la misura inserita dal Consiglio dei Ministri all’interno del nuovo decreto Infrastrutture, che ha posticipato l’efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell’Ue.

Il Presidente di Confetra ha voluto ribadire gli effetti immediati che l’introduzione di questa misura avrebbe sul sistema Paese, confermando quanto già espresso in una lettera ufficiale indirizzata al Ministro dell’Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Per Confetra l’applicazione del dazio provocherà infatti una riduzione drastica stimata in almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all’e-commerce internazionale e all’ultra fast fashion. Questa forte contrazione del settore non genererà i gettiti sperati, ma al contrario causerà una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, penalizzando pesantemente l’intera filiera logistica nazionale che rappresenta un pilastro fondamentale dell’economia italiana.

La tassa sui piccoli pacchi, inizialmente introdotta a gennaio per contrastare l’avanzata dei colossi cinesi dell’e-commerce, ha già subito diverse modifiche, passando per una sospensione a marzo e un successivo rinvio a luglio, fino alla nuova scadenza di ottobre.

“Continuare a spostare la data di inizio della misura crea solo incertezza per gli operatori del settore», conclude De Ruvo- l’Italia non può muoversi da sola penalizzando le proprie infrastrutture. Le misure non devono essere puramente nazionali, ma coordinate a livello comunitario: per questo Confetra chiede con forza un pieno allineamento con la regolamentazione dell’handling fee europea. È necessario attendere e muoversi in sintonia con l’introduzione del dazio unico europeo, evitando barriere unilaterali che avrebbero il solo effetto di deviare i flussi di traffico verso altri hub continentali, tagliando fuori i porti e gli aeroporti italiani”.



Messaggero Marittimo.it



**confetra**  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

23/06/2026

## L'ITALIA POSTICIPA LA TASSA SUI PICCOLI PACCHI

<https://www.messaggeromarittimo.it/litalia-posticipa-la-tassa-sui-piccoli-pacchi/>

Dopo il rinvio al 1° Luglio, la data per l'introduzione della tassa sui piccoli pacchi approda ad Ottobre. Una decisione presa dal Governo italiano che viene ben vista dalle associazioni di categoria. "Il rinvio dell'entrata in vigore del dazio dimostra che è stato ascoltato il grido d'allarme che abbiamo lanciato e per questo ringraziamo l'esecutivo per la sensibilità dimostrata" commenta il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. Tuttavia, aggiunge il numero uno della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica pur apprezzando il rinvio, "questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° Ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente".

La decisione è stata introdotta dal Consiglio dei Ministri all'interno del nuovo decreto Infrastrutture, che ha posticipato l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell'Ue.

Il presidente di Confetra ha voluto ribadire gli effetti immediati che l'introduzione di questa misura avrebbe sul sistema Paese, confermando quanto già espresso in una lettera ufficiale indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

"L'applicazione del dazio provocherà una riduzione drastica stimata in almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all'e-commerce internazionale e all'ultra fast fashion. Questa forte contrazione del settore non genererà i gettiti sperati, ma al contrario causerà una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, penalizzando pesantemente l'intera filiera logistica nazionale che rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia italiana".

La tassa sui piccoli pacchi, inizialmente introdotta a Gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce, ha già subito diverse modifiche, passando per una sospensione a Marzo e un successivo rinvio a Luglio, fino alla nuova scadenza di Ottobre.

"Continuare a spostare la data di inizio della misura crea solo incertezza per gli operatori del settore", conclude De Ruvo.

"L'Italia non può muoversi da sola penalizzando le proprie infrastrutture. Le misure non devono essere puramente nazionali, ma coordinate a livello comunitario: per questo Confetra chiede con forza un pieno allineamento con la regolamentazione dell'handling fee europea. È necessario attendere e muoversi in sintonia con l'introduzione del dazio unico europeo, evitando barriere unilaterali che avrebbero il solo effetto di deviare i flussi di traffico verso altri hub continentali, tagliando fuori i porti e gli aeroporti italiani".

**NUOVO RINVIO, A OTTOBRE, 2026, PER TASSA PICCOLI PACCHI**

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/logistica/nuovo-rinvio-a-ottobre-2026-per-tassa-piccoli-pacchi/>

Il Consiglio dei ministri ha approvato, nella seduta del 22 giugno 2026, una norma che proroga dal 1° luglio al 1° ottobre 2026 l'entrata in vigore della tassa italiana da due euro sui piccoli pacchi, inserita nel nuovo Decreto Infrastrutture collegato a Pnrr e opere pubbliche. Il provvedimento riguarda le spedizioni di valore inferiore a 150 euro provenienti da Paesi extra UE e introduce un contributo amministrativo fisso per ogni spedizione. Si tratta del secondo rinvio dopo quello già deciso in precedenza, che aveva spostato la misura da gennaio a luglio passando per una sospensione a marzo.

Il rinvio arriva a pochi giorni dalla data di entrata in vigore fissata al 1° luglio e si spiega con la necessità di evitare una sovrapposizione immediata con il dazio UE forfettario da tre euro per ogni piccolo pacco extra-UE, che entrerà in vigore comunque dal 1° luglio 2026 con la contestuale abolizione della franchigia doganale sotto i 150 euro introdotta nel 1992. Fino al 30 settembre, dunque, sulle spedizioni dirette in Italia si applicherà solo il prelievo europeo da tre euro, mentre il contributo nazionale resterà sospeso. Da novembre 2026 è inoltre prevista l'introduzione, da parte di tutti gli Stati membri, di un'ulteriore handling fee europea legata alla gestione doganale dei piccoli invii: la proroga italiana è concepita come fase transitoria in attesa di ridefinire i rapporti tra contributo nazionale e meccanismo comunitario, evitando duplicazioni del prelievo.

Sulla misura è nuovamente intervenuto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, che ha commentato la decisione del Consiglio dei ministri ringraziando l'esecutivo per la sensibilità mostrata, ma ribadendo che la sola proroga non risolve il problema. De Ruvo ribadisce che la tassa va eliminata in modo definitivo, posizione già anticipata in una lettera ufficiale indirizzata al ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Confetra stima che l'applicazione del dazio, se confermata, produrrebbe una riduzione di almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati al commercio elettronico internazionale e all'ultra fast fashion. Una contrazione di queste dimensioni, secondo l'associazione, non genererebbe i gettiti previsti dalla misura, ma si tradurrebbe al contrario in una perdita netta stimata in circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, con effetti negativi sull'intera filiera logistica nazionale.

De Ruvo ha anche sottolineato che i continui spostamenti della data di entrata in vigore generano incertezza per gli operatori del settore, ribadendo che l'Italia non può muoversi in modo unilaterale penalizzando le proprie infrastrutture. Per questo Confetra chiede un pieno allineamento con la regolamentazione dell'handling fee europea, attendendo l'introduzione del dazio unico comunitario prima di procedere con misure nazionali. L'associazione segnala il rischio che barriere fiscali solo italiane finiscano per deviare i flussi di traffico verso altri hub continentali, a scapito dei porti e degli aeroporti nazionali.

**CONFETRA, RINVIO TASSA NON RISOLUTIVO**

<https://www.primomagazine.net/2026/06/confetra-rinvio-tassa-non-risolutivo.html>

“Il rinvio dell’entrata in vigore del dazio sui piccoli pacchi dimostra che il Governo ha ascoltato il grido d'allarme che abbiamo lanciato e per questo ringraziamo l'Esecutivo per la sensibilità dimostrata. Tuttavia, pur apprezzando il rinvio, questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente”.

A dichiararlo è il Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), Carlo De Ruvo, commentando la misura inserita dal Consiglio dei Ministri all’interno del nuovo decreto Infrastrutture, che ha posticipato l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell’Ue.

Il Presidente di Confetra ha voluto ribadire gli effetti immediati che l'introduzione di questa misura avrebbe sul sistema Paese, confermando quanto già espresso in una lettera ufficiale indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti. Per Confetra l'applicazione del dazio provocherà infatti una riduzione drastica stimata in almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all'e-commerce internazionale e all'ultra fast fashion.

Questa forte contrazione del settore non genererà i gettiti sperati, ma al contrario causerà una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato nel 2026, penalizzando pesantemente l'intera filiera logistica nazionale che rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia italiana. La tassa sui piccoli pacchi, inizialmente introdotta a gennaio per contrastare l'avanzata dei colossi cinesi dell'e-commerce, ha già subito diverse modifiche, passando per una sospensione a marzo e un successivo rinvio a luglio, fino alla nuova scadenza di ottobre.

“Continuare a spostare la data di inizio della misura crea solo incertezza per gli operatori del settore», conclude De Ruvo.

**E-COMMERCE, DE RUVO (CONFETRA): REGOLE UNIFORMI PER LOGISTICA E IMPRESE**

<https://www.businesspeople.it/business/economia/e-commerce-de-ruvo-confetra-regole-uniformi-per-logistica-e-impres/>

L'e-commerce continua a crescere e a trasformare le abitudini di acquisto dei consumatori, ma il settore della logistica e delle spedizioni chiede regole più equilibrate per garantire una concorrenza corretta tra operatori europei e piattaforme internazionali: è questo il messaggio lanciato da Nereo De Ruvo, vicepresidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica.

Il rapido sviluppo delle piattaforme globali di e-commerce ha generato nuove opportunità per imprese e consumatori, ma ha anche evidenziato squilibri normativi e competitivi che rischiano di penalizzare gli operatori europei. Al centro del dibattito vi sono soprattutto i flussi di merci provenienti da Paesi extraeuropei, che negli ultimi anni hanno registrato una crescita significativa grazie alla diffusione delle piattaforme digitali.

Per De Ruvo di Confetra, il tema non riguarda la necessità di limitare il commercio online, bensì quella di assicurare condizioni di mercato omogenee. Le imprese europee sono infatti soggette a standard rigorosi in materia fiscale, ambientale, doganale e di sicurezza dei prodotti, mentre per alcune merci provenienti dall'estero i controlli e gli obblighi possono risultare meno stringenti. Una situazione che, secondo gli operatori della logistica, rischia di creare distorsioni concorrenziali.

Il tema è diventato centrale anche a livello europeo. La Commissione europea sta valutando da tempo misure per rafforzare i controlli sulle importazioni derivanti dall'e-commerce internazionale, con particolare attenzione alla sicurezza dei prodotti, alla conformità alle norme comunitarie e alla corretta applicazione delle regole fiscali. Parallelamente, diversi Stati membri stanno discutendo strumenti per gestire l'aumento dei piccoli pacchi provenienti da mercati extra-Ue.

Nonostante queste criticità, il commercio online continua a rappresentare uno dei principali motori della crescita economica. Secondo le stime più recenti, il valore degli acquisti in Italia continua ad aumentare, sostenuto dalla diffusione dei pagamenti digitali, dall'evoluzione delle piattaforme e dal miglioramento dei servizi di consegna.

Per Confetra, la sfida dei prossimi anni sarà quindi quella di accompagnare lo sviluppo dell'e-commerce garantendo al tempo stesso competitività, sostenibilità e parità di condizioni per tutti gli operatori. Un obiettivo che richiederà il coinvolgimento delle istituzioni nazionali ed europee, chiamate a trovare un equilibrio tra innovazione, tutela dei consumatori e salvaguardia del tessuto produttivo continentale.

**NIENTE GETTITO, SOLO DANNI. IL CAPOLAVORO DEL GOVERNO CON LA TASSA SUI PACCHI**

[https://www.huffingtonpost.it/economia/2026/06/23/news/tassa\\_pacchi-22196844/](https://www.huffingtonpost.it/economia/2026/06/23/news/tassa_pacchi-22196844/)

Voleva essere un antidoto contro la merce cinese a basso costo, si è rivelata un boomerang la tassa di 2 euro per i mini-pacchi. Approvata nell'ultima manovra, non è mai entrata realmente in vigore né generata cassa. Anzi, solo l'effetto annuncio ha creato un calo del 30% del traffico di pacchetti, a danno della logistica.

E ora arriva l'imposta Ue che potrebbe archivarla definitivamente. Voleva essere un antidoto contro quella che veniva definita "l'invasione di merce dalla Cina" acquistata online e allo stesso tempo un contributo al bilancio dello Stato.

Ma, in base ai dati delle associazioni di categoria, non risulta una riduzione di acquisti dai siti internet cinesi e di fatto il balzello non è mai stato pagato. È nata male la tassa di 2 euro per i mini-pacchi di valore inferiore a 150 euro provenienti da Paesi extraeuropei.

Il solo effetto annuncio ha causato la deviazione delle spedizioni verso altri Paesi che non applicavano la stessa tassa, come Belgio, Francia e Olanda, e il calo del traffico negli scali italiani con, a cascata, effetti negativi per le imprese di logistica. Il governo con un decreto legge ha disposto un nuovo posticipo della tassa di 2 euro dal primo luglio al primo ottobre 2026, ascoltando le richieste degli operatori, ma il problema non è stato risolto, è stato semplicemente rinviato. Il motivo? Il primo luglio scatta in tutti i Paesi dell'Unione il dazio europeo sulla stessa tipologia di pacchi, dazio che è pari a 3 euro per 'articolo', ossia per ogni categoria merceologica contenuta nel pacco.

Ad esempio, se un pacco contiene 5 magliette acquistate sulla piattaforma Shein, il dazio europeo è di 3 euro. Se contiene una maglietta e un paio di scarpe, allora la cifra sale a 6 euro. Senza il rinvio della tassa nazionale di 2 euro, per questi stessi pacchi sdoganati in Italia sarebbero stati richiesti 2 euro in più.

E con il rischio tangibile di causare la perdita di ulteriori quote di mercato per spedizionieri e operatori del trasporto e della logistica. La tassa di 2 euro, una sorta di contributo per le operazioni di sdoganamento, era stata introdotta con l'ultima legge di bilancio ed è entrata in vigore dal primo gennaio 2026 con il pagamento per i primi due mesi dell'anno rinviato al 15 marzo. Il governo si attendeva un buon gettito, come risulta dalla relazione tecnica del provvedimento: 100 milioni nel 2026 e 200 milioni a regime a partire dal 2027.

La cifra ridotta per l'anno in corso era giustificata con i prevedibili tempi tecnici per adeguare i sistemi informatici al nuovo balzello. Poi, con un provvedimento a fine febbraio, dopo le proteste degli operatori, l'entrata in vigore della tassa è stata posticipata al primo luglio, quindi nulla è stato più dovuto per i primi sei mesi dell'anno.

Ed ora, in prossimità della scadenza, ecco che arriva un altro rinvio al primo ottobre. Nessuno, quindi, ha pagato al momento i 2 euro, ma il solo annuncio ha causato nei primi due mesi del 2026 un calo del traffico e dello sdoganamento in Italia per questo tipo di spedizioni pari al 65% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il traffico poi è stato parzialmente recuperato dopo la sospensione della tassa, ma a maggio il risultato faceva comunque segnare -30%.

Per i conti pubblici italiani, poi, da luglio si sarebbe aggiunta un'altra perdita, vale a dire il mancato gettito dell'aggio (intorno al 25%) previsto per la riscossione in ogni singolo Paese del dazio europeo sui piccoli pacchi.

Da qui la corsa del governo all'ulteriore rinvio e alla ricerca di nuove coperture economiche (circa 62 milioni) in sostituzione del gettito previsto dalla tassa, ma la situazione in autunno rischia di complicarsi ancora. A bocce ferme, il balzello dei 2 euro si deve iniziare a pagare dal primo ottobre. A novembre arriverà però un'altra novità, una handling fee unionale che si applica in tutti i Paesi europei e che dovrebbe aggirarsi intorno a 2-3 euro a pacco. E se in Italia permane la tassa nazionale di 2 euro, per un pacco dalla Cina si potrebbero pagare mediamente 10 euro, oltre il prezzo del prodotto.

Ecco che di nuovo gli operatori si troveranno in posizione di svantaggio rispetto ai competitors europei.

Insomma, la telenovela continua e sembra destinata ad arricchirsi di nuove puntate.

"Ringrazio il governo, in particolare il Ministero dell'Economia, che ascoltando i nostri appelli ha posticipato la tassa - ha spiegato ad Huffpost, Andrea Cappa, direttore generale di Confetra - ma resta aperto il tema di cosa succederà in autunno.

Questo provvedimento di rinvio ci dà ossigeno, ma è fondamentale una soluzione definitiva per cercare di allinearci all'Europa". Per gli operatori è necessario stabilire una condizione di parità tra gli operatori in Europa.

Qualche parlamentare protesta, ma gli Stati membri (Germania in primis) vogliono aumentare i rimpatri della comunità afghana e hanno dato mandato alla Commissione di negoziare.

Salvo poi escludere che si tratti di un riconoscimento del regime di Kabul.

Un portavoce talebano dice che si è parlato anche di riavvio dei servizi consolari e di ripristino della fiducia reciproca

**LA TASSA SUI PACCHI CINESI RINVIATA ANCORA: IL GOVERNO BATTUTO DALLA LOGICA PRIMA CHE DALLA LOGISTICA**

[https://www.corriere.it/offerte-recensioni/26\\_giugno\\_23/la-tassa-sui-pacchi-cinesi-rinviata-ancora-il-governo-battuto-dalla-logica-prima-che-dalla-logistica-400d7010-ef74-414b-adc4-8fc1d737axlk.shtml](https://www.corriere.it/offerte-recensioni/26_giugno_23/la-tassa-sui-pacchi-cinesi-rinviata-ancora-il-governo-battuto-dalla-logica-prima-che-dalla-logistica-400d7010-ef74-414b-adc4-8fc1d737axlk.shtml)

C'era una volta una tassa. Il governo Meloni la introdusse con la legge di bilancio 2025, pubblicata a dicembre: due euro a spedizione su ogni pacco proveniente da Paesi extra UE con valore dichiarato inferiore a centocinquanta euro. L'obiettivo dichiarato era duplice: contrastare il dumping ambientale e sociale dei colossi cinesi dell'e-commerce tipo Temu, Shein e AliExpress, e al tempo stesso fare un po' di cassa. Secondo le stime della relazione tecnica, il balzello avrebbe dovuto portare 122,5 milioni di euro nelle casse dello Stato nel 2026 e circa 245 milioni all'anno a regime.

L'Agenzia delle Dogane però non era pronta. Così si rinviò a marzo. [Poi si rinviò a luglio](#), con un primo decreto fiscale, il DL 38/2026. E poi, lunedì 22 giugno, il Consiglio dei ministri ha approvato un nuovo decreto legge (quello sul PNRR e le infrastrutture) che sposta tutto al 1° ottobre 2026. Terzo rinvio in sei mesi. Una tassa che a oggi non è mai entrata in vigore neanche per un giorno. Il ministro Giorgetti ha spiegato la decisione come una risposta alle richieste delle imprese della logistica, in particolare di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti, che aveva scritto una lettera formale al Ministero dell'Economia chiedendo la cancellazione del contributo nazionale. Le motivazioni erano concrete: con il dazio europeo da 3 euro in arrivo il 1° luglio, sovrapporre anche la tassa italiana avrebbe portato il costo aggiuntivo fisso per ogni mini-pacco a 5 euro, più IVA. Un aggravio che, secondo le simulazioni di Confetra, avrebbe fatto perdere all'Italia circa il 50% dei traffici logistici legati all'e-commerce extra UE, dirottandoli verso altri hub europei.

Mentre la tassa italiana galleggiava nel limbo dei decreti, Bruxelles ha fatto la propria parte. Dal 1° luglio 2026 entra in vigore il Regolamento UE 2026/382, che elimina la franchigia doganale sotto i 150 euro in vigore dal 1992 e introduce un dazio forfettario temporaneo di 3 euro per ogni «item» dichiarato in dogana. Il termine «temporaneo» non è una vuota rassicurazione: il dazio resterà in vigore fino al 1° luglio 2028, quando dovrebbe entrare in funzione l'EU Customs Data Hub, il sistema informatico comune europeo per la gestione delle importazioni e-commerce. Sul funzionamento pratico del dazio europeo circolano già parecchie imprecisioni. La più comune è quella che lo descrive come «3 euro a pacco»: è sbagliato, e la differenza non è di poco conto. Il dazio si calcola per categoria merceologica dichiarata in dogana, non per confezione. Se in un unico pacco ci sono tre capi di abbigliamento classificati in tre sottovoci tariffarie diverse, il dazio può scattare tre volte, per un totale di 9 euro. Se invece gli stessi tre capi rientrano in una sola categoria, basta un dazio da 3 euro. Il risultato finale dipende da come il venditore o la piattaforma compila la dichiarazione doganale.

Per la stragrande maggioranza degli acquisti ordinari su grandi piattaforme come Amazon, Shein o AliExpress, il dazio arriverà già inglobato nel prezzo oppure verrà aggiunto al momento del pagamento. Non sarà il consumatore a dover fare calcoli doganali. Ma è utile sapere come funziona il meccanismo, perché (in caso di spedizioni con articoli di tipologie molto diverse tra loro) il conto finale potrebbe sorprendere.

Per chi acquista su piattaforme internazionali, il quadro che si apre dal 1° luglio merita qualche minuto di attenzione. La fine della franchigia doganale sotto i 150 euro non è un provvedimento fino a sé stesso, perché fino al 30 giugno un pacco da Temu o da un venditore cinese su AliExpress poteva arrivare in Italia senza pagare dazi, con la sola IVA (quando applicata). Dal 1° luglio questo privilegio, in vigore dal 1992, cessa di esistere.

Il sistema IOSS (acronimo di Import One-Stop Shop) continuerà a funzionare per l'IVA: le piattaforme che vi aderiscono la riscuotono al momento dell'acquisto e la versano centralmente all'UE, evitando al consumatore di pagarla alla consegna. Ma IOSS riguarda solo l'IVA, non i dazi. Il dazio europeo da 3 euro si applica a prescindere dal regime IVA usato. Non c'è modo di aggirarlo comprando da venditori registrati a IOSS. Va aggiunto che il dazio europeo, trattandosi di un diritto doganale ordinario, entra nella base imponibile per il calcolo dell'IVA. Significa che si paga IVA anche sui 3 euro di dazio, con un piccolo effetto moltiplicatore sul costo finale. Per un acquisto da 20 euro con IVA al 22%, l'aggravio complessivo non sarà di 3 euro secchi ma di qualcosa in più (intorno ai 3,66 euro).

Il dazio da 3 euro è esplicitamente concepito come misura ponte. La riforma strutturale delle dogane europee prevede che entro il 1° luglio 2028 sia operativo l'EU Customs Data Hub: una piattaforma digitale comune in cui imprese e autorità condivideranno in tempo reale i dati sulle merci importate, superando l'attuale frammentazione tra i sistemi nazionali. Quando il Data Hub funzionerà a pieno regime, il dazio forfettario da 3 euro dovrebbe essere sostituito dall'applicazione ordinaria della

tariffa doganale comune, con aliquote variabili per categoria merceologica. Il condizionale è d'obbligo, perché la Commissione dovrà verificare entro il 1° dicembre 2027 se il Data Hub sarà effettivamente pronto. In caso contrario, il dazio da 3 euro potrebbe essere prorogato. Non è la prima volta che un sistema informativo europeo accumula ritardi: chi ha vissuto gli anni del sistema NCTS per i transiti doganali, o le difficoltà di implementazione di ICS2 per i controlli di sicurezza aerei, non si fida troppo delle scadenze fissate con anni di anticipo. Tra luglio e novembre 2026, la Commissione dovrà anche valutare se la misura sta generando deviazioni nei flussi commerciali verso canali non coperti dal dazio, ovvero un modo elegante per dire che si monitorerà se i venditori cinesi trovano scappatoie per aggirare il sistema.

**POSTICIPATA AL 1 OTTOBRE LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO SUI 'PICCOLI PACCHI'**

<https://www.supplychainitaly.it/2026/06/23/posticipata-al-1-ottobre-la-tassa-italiana-da-2-euro-sui-piccoli-pacchi/>

Il Consiglio dei Ministri ha approvato nella seduta di ieri sera una proroga di tre mesi dell'entrata in vigore della tassa da due euro sui cosiddetti "mini-pacchi" (di valore inferiore ai 150 euro) provenienti da Stati extra-Ue, che quindi scatterà dal prossimo 1 ottobre anziché dal 1 luglio. La misura è stata inserita nel decreto-legge che introduce disposizioni urgenti per interventi infrastrutturali e per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Il contributo del valore di 2 euro, volto a frenare in particolare l'e-commerce a basso valore di origine cinese, era stato introdotto con l'ultima legge di Bilancio, incontrando sin da subito la contrarietà degli operatori logistici che paventavano una fuga dei traffici, in particolare aerei, fuori dai confini italiani. La sua entrata in vigore era già stata posticipata al 1 luglio, dopo che diverse associazioni del settore della logistica avevano chiesto un rinvio dell'entrata in vigore (Confetra ha anche presentato un ricorso al Tar contro l'imposta).

Con l'iniziativa di ieri, pare quindi scongiurato il rischio di una sovrapposizione tra la misura italiana e il dazio Ue da 3 euro che pure scatterà effettivamente dal 1 luglio, applicato ai pacchi di provenienza extra Ue fino a 150 euro di valore. Salvo nuove modifiche, il contributo italiano scatterà però comunque in vigore quasi contemporaneamente all'entrata in vigore della handling fee, ovvero la tassa di gestione doganale Ue che tutti i Paesi comunitari si sono impegnati ad applicare entro novembre.

A non essere soddisfatta per la proroga è Confetra. Pur apprezzando il rinvio, ha sottolineato il presidente della Confederazione Carlo De Ruvo, "questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente"

"Continuare a spostare la data di inizio della misura crea solo incertezza per gli operatori del settore" ha aggiunto De Ruvo, evidenziando la necessità di un "pieno allineamento con la regolamentazione dell'handling fee europea".

**SLITTA AL 1 OTTOBRE LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO SUI 'PICCOLI PACCHI'**

<https://www.aircargoitaly.com/slitta-al-1-ottobre-la-tassa-italiana-da-2-euro-sui-piccoli-pacchi/>

Il Consiglio dei Ministri ha approvato nella seduta di ieri sera una proroga di tre mesi dell'entrata in vigore della tassa da due euro sui cosiddetti "mini-pacchi" (di valore inferiore ai 150 euro) provenienti da Stati extra-Ue, che quindi scatterà dal prossimo 1 ottobre anziché dal 1 luglio. La misura è stata inserita nel decreto-legge che introduce disposizioni urgenti per interventi infrastrutturali e per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Il contributo del valore di 2 euro, volto a frenare in particolare l'e-commerce a basso valore di origine cinese, era stato introdotto con l'ultima legge di Bilancio, incontrando sin da subito la contrarietà degli operatori logistici che paventavano una fuga dei traffici, in particolare aerei, fuori dai confini italiani. La sua entrata in vigore era già stata posticipata al 1 luglio, dopo che diverse associazioni del settore della logistica avevano chiesto un rinvio dell'entrata in vigore (Confetra ha anche presentato un ricorso al Tar contro l'imposta).

Con l'iniziativa di ieri, pare quindi scongiurato il rischio di una sovrapposizione tra la misura italiana e il dazio Ue da 3 euro che pure scatterà effettivamente dal 1 luglio, applicato ai pacchi di provenienza extra Ue fino a 150 euro di valore. Salvo nuove modifiche, il contributo italiano prenderà il via in tempi circa coincidenti con quelli della entrata in vigore della handling fee, ovvero la tassa di gestione doganale Ue che tutti i Paesi comunitari si sono impegnati ad applicare entro novembre.

A non essere soddisfatta per la proroga è Confetra. Pur apprezzando il rinvio, "questa non è la soluzione del problema. La semplice proroga al 1° ottobre non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente" ha sottolineato il presidente della Confederazione Carlo De Ruvo.

"Continuare a spostare la data di inizio della misura crea solo incertezza per gli operatori del settore" ha aggiunto De Ruvo, evidenziando la necessità di un "pieno allineamento con la regolamentazione dell'handling fee europea".

**PICCOLI PACCHI, PERCHÉ DAL 1° LUGLIO IN ITALIA SI RISCHIA IL DOPPIO RINCARO**

<https://www.iltirreno.it/toscana/2026/06/24/news/piccoli-pacchi-perche-si-rischia-il-doppio-rincaro-1.100887110>

Dal primo luglio fare acquisti online da Paesi al di fuori dell'Unione Europea diventerà più costoso. Decadrà infatti l'esenzione doganale per le merci di valore inferiore ai 150 euro, sui quali inizierà a pesare un nuovo dazio europeo fisso di 3 euro.

Ma per i consumatori e gli operatori italiani il rincaro rischia di essere doppio: in concomitanza con la tariffa Ue, terminerà anche la sospensione di una tassa nazionale di 2 euro introdotta con l'ultima Legge di Bilancio. Questa imposta italiana aggiuntiva, concepita per coprire le spese di gestione doganale (la cosiddetta handling fee), anticiperà di fatto una misura europea del tutto simile che, però, non entrerà in vigore prima di novembre.

Lo spettro di questa doppia imposizione ha messo in allarme il settore nazionale della logistica. Confetra, l'associazione di categoria dei trasporti, ha inviato una lettera urgente al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, chiedendo l'immediata cancellazione della gabella italiana per proteggere l'intero comparto.

Stando ai calcoli dell'associazione, infatti, questo balzello da 2 euro si tradurrebbe in un boomerang economico: dimezzerebbe il traffico delle merci e priverebbe le casse dello Stato di circa 25 milioni di euro. Al momento, il Ministero dell'Economia sta valutando il dossier.

Poiché la tassa colpisce i singoli piccoli pacchi – che viaggiano a migliaia all'interno di un solo aereo o tir – per gli operatori logistici diventerebbe molto più economico far atterrare le merci in un altro Paese europeo per poi farle entrare in Italia su gomma, aggirando del tutto l'imposta nazionale.

**ACQUISTI ON LINE: GLI ULTIMI GIORNI PRIMA DELLA TASSA**

<https://opinione.it/economia/2026/06/24/istituto-bruno-leoni-acquisti-online-tassa-dazio-forfettario-ue-italia/>

Invece di decidere, ancora una volta il Governo rinvia. Il Consiglio dei ministri di ieri ha prorogato al 1 ottobre l'applicazione della tassa da due euro sui pacchi di valore inferiore a 150 euro, che sarebbe dovuta entrare in vigore il 1 luglio. Resta confermato, invece, il balzello europeo da tre euro, che colpisce gli stessi colli. Quindi, se dovete fare acquisti online di modesta entità da paesi extraeuropei, sbrigatevi: dalla settimana prossima costerà di più e tra qualche mese le cose peggioreranno. A novembre, infine, potrebbe aggiungersi un terzo tributo, anch'esso di emanazione europea.

Le motivazioni sono diverse ma il risultato è lo stesso. Finora, le spedizioni di basso importo sono state assoggettate al regime dei minimi, cioè escluse dall'applicazione dei dazi, perché la gestione materiale della pratica da parte della dogana avrebbe comportato costi sproporzionati rispetto alle somme da riscuotere. Adesso, Bruxelles – con il supporto anche dell'Italia – ha scelto, invece, di imporre una sorta di “dazio forfettario” per contrastare la concorrenza estera (perlopiù cinese, in quanto il provvedimento mette nel mirino piattaforme come Temu e Shein). Quindi, tre euro dal 1 luglio. Pure Roma non ha voluto essere da meno: poiché, però, il potere di imporre dazi appartiene all'Unione e non può essere esercitato dagli Stati membri, il governo si è inventato una tassa finalizzata, sulla carta, a coprire i costi per la gestione doganale dei pacchi. Altri due euro a partire da ottobre. Infine, salvo cambi di rotta sempre auspicabili, a novembre dovrebbe entrare in vigore una tassa europea praticamente identica, anch'essa pensata per compensare i costi che le dogane dovranno sostenere per esigere i tre euro europei.

Di fatto, questo triplete equivale a un prelievo del tutto sproporzionato, attorno al 10 per cento sui pacchi di maggior valore (vicino ai 150 euro), ma molto più alto su quelli di piccole dimensioni. Su acquisti inferiori ai 10 euro, che sono molto frequenti, corrisponde a un'imposizione attorno al 100 per cento o persino più alta. Per questo le associazioni dei trasporti e della logistica sono sul piede di guerra: “L'handling fee da 2 euro provocherà il crollo di almeno il 50 per cento dei traffici merci e farà perdere 25 milioni di euro allo Stato”, ha denunciato Confetra. Come tutte le tasse, anche questa – al di là dei suoi obiettivi più o meno dichiarati – colpisce l'attività economica e distrugge opportunità di valore, sia per chi vende, sia per chi compra, sia per chi si trova in qualche stadio intermedio.

Probabilmente, la decisione del Governo è una risposta al pressing di Confetra. Il dazio europeo ormai è inevitabile: sarà un test su come le persone reagiranno a un tributo platealmente insensato. Ma siamo ancora in tempo per trovare la limitata copertura necessaria ad abolire permanentemente la gabella italiana. E Palazzo Chigi farebbe bene – come va di moda dire – a battere i pugni a Bruxelles per disinnescare l'ulteriore balzello di novembre. Speriamo, insomma, che il tempo renda evidente quanto sarebbe sbagliato e ingiusto moltiplicare gli oneri a carico di chi, spesso non potendosi permettere prodotti più cari, grazie alla tecnologia e alla globalizzazione può acquistare a pochi euro il tappetino per il bagno o una luce notturna per leggere.

## Traffico merci Piccoli pacchi: si rischia doppio rincaro



► Dal primo luglio fare acquisti online da Paesi al di fuori dell'Unione Europea diventerà più costoso. Decadrà infatti l'esenzione doganale per le merci di valore inferiore ai 150 euro, sui quali inizierà a pesare un nuovo dazio europeo fisso di 3 euro. Ma per i consumatori e gli operatori italiani il rincaro rischia di essere doppio: in concomitanza con la tariffa Ue, terminerà anche la sospensione di una tassa nazionale di 2 euro introdotta con l'ultima Legge di Bilancio. Questa imposta italiana aggiuntiva, concepita per coprire le spese di gestione doganale (la cosiddetta handling fee), anticiperà di fatto una misura europea del tutto simile che, però, non entrerà in vigore prima di novembre. Lo spettro di questa doppia imposizione ha messo in allarme il settore nazionale della logistica. Confetra, l'associazione di categoria dei trasporti, ha inviato una lettera urgente al Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, chiedendo l'immediata cancellazione della gabella italiana per proteggere l'intero comparto. Stando ai calcoli dell'associazione, infatti, questo balzello da 2 euro si tradurrebbe in un boomerang economico: dimezzerebbe il traffico delle merci e priverebbe le casse dello Stato di circa 25 milioni di euro. Al momento, il Ministero dell'Economia sta valutando il dossier. Poiché la tassa colpisce i singoli piccoli pacchi - che viaggiano a migliaia all'interno di un solo aereo o tir - per gli operatori logistici diventerebbe molto più economico far atterrare le merci in un altro Paese europeo per poi farle entrare in Italia su gomma, aggirando del tutto l'imposta nazionale.

## DE RUVO: NON BASTA IL RINVIO

# Confetra: sui pacchi la tassa va annullata

■ Il rinvio dell'entrata in vigore del dazio sui piccoli pacchi «non è risolutivo, serve l'annullamento definitivo». Lo afferma il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, commentando la misura inserita del nuovo decreto legge, approvato dal Cdm, che ha posticipato l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell'Ue.

**LA TASSA SU PACCHI DALLA CINA SOTTO 150€ SLITTA A OTTOBRE: PERCHÉ DAL 1° LUGLIO PAGHIAMO COMUNQUE 3€ IN PIÙ**

<https://www.geopop.it/la-tassa-su-pacchi-dalla-cina-sotto-150e-slitta-a-ottobre-perche-dal-1-luglio-paghiamo-comunque-3e-in-piu/>

La tassa italiana da 2 euro sui pacchi di valore inferiore ai 150 euro, provenienti da Paesi extra-UE, non entrerà più in vigore il 1° luglio, ma è stata rinviata al 1° ottobre 2026. A deciderlo è stato il Consiglio dei Ministri, con un decreto-legge approvato su proposta della Presidente Giorgia Meloni insieme a un fronte compatto di ministri, da Giorgetti a Salvini, da Urso a Calderone. Se siete amanti dello shopping e lo praticate spesso e volentieri su grandi piattaforme di e-commerce cinesi, come AliExpress, SHEIN o Temu, la notizia quindi vi riguarda direttamente.

Il 1° luglio, però, entrerà comunque in vigore la tassa europea di 3 euro: questo dietrofront eviterà, almeno per il momento, la sovrapposizione tra i due dazi.

Tutto nasce da un fenomeno evidente a tutti: i piccoli pacchi provenienti da Paesi extra-UE sono letteralmente esplosi all'interno dell'Unione Europea: secondo alcune stime fatte dalla Commissione Europea il volume di questi pacchi è raddoppiato ogni anno dal 2022 fino a raggiungere la cifra record di 4,6 miliardi di "mini-pacchi" arrivati su suolo europeo nel 2024. Di questi, il 91% proviene dalla Cina. Bruxelles ha quindi deciso di intervenire, introducendo un dazio europeo da 3 euro su ogni spedizione di valore inferiore ai 150 euro.

Attenzione, però: il dazio dei 3 euro non si applica all'intero contenuto del pacco, ma a ogni singola categoria merceologica presente al suo interno. Questo significa che, se in un pacco convivono due categorie merceologiche diverse, la tassa applicata sarà di 3 euro per la prima categoria a cui si aggiungeranno altri 3 euro per la seconda, per un totale di 6 euro applicato al pacco.

E come se ciò non bastasse, a questa misura europea l'Italia aveva deciso di aggiungere una propria tassa di gestione da 2 euro, la cosiddetta handling fee, che dal 1° luglio avrebbe dovuto coprire i costi legati allo smistamento, alla movimentazione e allo sdoganamento delle merci negli hub logistici.

Come accennato, il 1° luglio entrerà comunque in vigore la tassa europea di 3 euro a cui abbiamo accennato prima (che resterà in vigore fino al 1° luglio 2028, quando dovrebbe essere attuato il nuovo sistema doganale europeo per gli acquisti online), con la conseguente abolizione della franchigia doganale introdotta nel 1992 e che fino ad ora aveva consentito l'ingresso di piccoli pacchi senza applicare dazi.

Rimandare la tassa italiana di 2 euro al 1° ottobre, quindi, permette di evitare una sovrapposizione tra i due dazi.

Interessante notare che la decisione annunciata dal Governo era stata preceduta nei giorni scorsi da alcune critiche mosse da vari esperti ed enti, tra cui Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, che aveva suonato l'allarme direttamente al Ministro Giorgetti, portando sul tavolo un calcolo impietoso. Con la tassa in vigore, le entrate totali per lo Stato si sarebbero fermate a 127,6 milioni di euro tra luglio e novembre. Senza la tassa, i traffici sarebbero rimasti sugli scali italiani (anziché passare da altri Paesi UE in cui la tassa da 2 euro non è presente) e le casse pubbliche avrebbero incassato 153,1 milioni di euro.

Su questo aspetto si era pronunciato Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra, che alcuni giorni fa, prima che il Governo annunciasse lo slittamento a ottobre dell'applicazione della tassa da 2 euro, aveva spiegato a chiare lettere:

I numeri dimostrano che ci troviamo di fronte a un paradosso fiscale. Il mantenimento della tassa non determina un incremento delle entrate pubbliche, ma si traduce in un saldo negativo nei soli cinque mesi considerati. L'handling fee, di fatto, non aumenta il gettito, ma lo riduce, danneggiando contemporaneamente le imprese e le casse dello Stato.

**CONFETRA: «IL RINVIO DELLA TASSA SUI PICCOLI PACCHI NON BASTA»**

<https://trasportale.it/confetra-il-rinvio-della-tassa-sui-piccoli-pacchi-non-basta/>

Il rinvio al 1° ottobre dell'entrata in vigore del dazio sui piccoli pacchi provenienti da Paesi extra-Ue non convince Confetra, che pur accogliendo positivamente la decisione del Governo continua a chiedere l'eliminazione definitiva della misura e un coordinamento a livello europeo.

A ribadirlo è Carlo De Ruvo, presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), commentando il provvedimento contenuto nel nuovo decreto Infrastrutture approvato dal Consiglio dei Ministri.

«Il rinvio dimostra che il Governo ha ascoltato le preoccupazioni espresse dal settore e per questo va riconosciuta la sensibilità mostrata dall'Esecutivo», afferma De Ruvo. «Tuttavia la proroga non rappresenta una soluzione strutturale. Continuare a spostare l'entrata in vigore della misura genera incertezza per gli operatori e non affronta il problema alla radice».

Secondo Confetra, l'introduzione del balzello sulle spedizioni di valore fino a 150 euro provenienti da Paesi extraeuropei rischierebbe di avere conseguenze significative sull'intero ecosistema logistico nazionale.

L'associazione stima infatti una possibile riduzione fino al 50% dei volumi legati all'e-commerce internazionale e ai flussi dell'ultra fast fashion. Una contrazione che, secondo la Confederazione, non produrrebbe gli introiti fiscali attesi ma potrebbe tradursi in una perdita netta per le casse pubbliche, con effetti negativi su porti, aeroporti, operatori logistici e attività collegate. La posizione di Confetra era già stata formalizzata nelle scorse settimane attraverso una comunicazione indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, nella quale venivano evidenziati i possibili impatti economici e occupazionali della misura.

La tassa sui piccoli pacchi era stata introdotta con l'obiettivo di contrastare la crescente competitività dei grandi operatori dell'e-commerce extraeuropeo, in particolare quelli provenienti dall'Asia.

Nel corso dell'anno, tuttavia, il provvedimento ha subito diverse modifiche e rinvii: dopo una prima introduzione a gennaio, è stato sospeso a marzo, successivamente rinviato a luglio e infine posticipato al prossimo ottobre.

Per gli operatori del settore, questa continua revisione del calendario normativo rischia di complicare la programmazione delle attività e degli investimenti.

Il nodo centrale, secondo Confetra, riguarda la necessità di evitare iniziative nazionali non coordinate con il quadro regolatorio comunitario.

«L'Italia non può muoversi autonomamente penalizzando le proprie infrastrutture logistiche», sottolinea De Ruvo. «Le misure devono essere armonizzate a livello europeo e coerenti con l'introduzione della futura handling fee comunitaria e del dazio unico europeo».

Il timore espresso dalla Confederazione è che un intervento unilaterale possa favorire lo spostamento dei flussi commerciali verso altri hub logistici del continente, riducendo la competitività di porti e aeroporti italiani nel mercato dell'e-commerce internazionale.

Per questo motivo Confetra continua a chiedere non solo il rinvio, ma il definitivo superamento della misura in favore di una regolamentazione condivisa a livello europeo, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi per tutti gli operatori della filiera.

## PACCHI EXTRA UE, RINVIATA AL 1° OTTOBRE LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO

<https://www.logisticamente.it/articoli/59289/pacchi-extra-ue-tassa-italiana-rinvio-logistica-ecommerce/>

La tassa italiana da 2 euro sulle spedizioni extra UE di valore inferiore a 150 euro slitta al 1° ottobre 2026. Il rinvio è stato approvato dal Consiglio dei ministri del 22 giugno nell'ambito del decreto legge su PNRR e infrastrutture.

La misura era stata introdotta con la legge di bilancio 2025 e avrebbe dovuto applicarsi ai mini-pacchi provenienti da Paesi extra UE. L'obiettivo indicato era intervenire sui flussi dell'e-commerce internazionale a basso valore, anche in relazione alla concorrenza esercitata dalle grandi piattaforme extraeuropee.

Il contributo, tuttavia, non è ancora entrato in vigore. Dopo una prima sospensione a gennaio e un successivo rinvio a luglio, il nuovo termine viene spostato all'autunno. La relazione tecnica associata alla misura stimava un gettito pari a 122,5 milioni di euro nel 2026 e a circa 245 milioni di euro annui a regime.

Il rinvio si inserisce in un contesto operativo delicato per gli operatori della logistica e dell'e-commerce internazionale. Dal 1° luglio 2026 entrerà infatti in vigore il nuovo regime europeo, che elimina la franchigia doganale sotto i 150 euro e introduce un dazio forfettario temporaneo da 3 euro per item dichiarato in dogana.

La sovrapposizione tra il contributo italiano da 2 euro e il dazio europeo avrebbe portato il costo fisso aggiuntivo a 5 euro, più IVA, per le spedizioni coinvolte. Confetra aveva segnalato al Ministero dell'Economia il rischio di una perdita di competitività per gli hub logistici italiani rispetto ad altri Paesi europei.

Secondo le simulazioni richiamate dalla Confederazione, l'applicazione simultanea delle due misure avrebbe potuto determinare una deviazione di circa il 50% dei traffici logistici legati all'e-commerce extra UE verso altri scali e piattaforme dell'Unione.

Il Regolamento UE 2026/382 modifica il sistema doganale applicato alle spedizioni di basso valore. La novità principale riguarda l'eliminazione della franchigia sotto i 150 euro, in vigore dal 1992.

Il dazio europeo non si applica semplicemente "a pacco", ma agli item o alle categorie merceologiche dichiarate. Questo significa che il costo finale può variare in base alla composizione della spedizione e alla classificazione doganale indicata dal venditore o dalla piattaforma.

Per molti acquisti effettuati tramite marketplace internazionali, il costo potrà essere integrato nel prezzo finale o aggiunto in fase di pagamento. Per gli operatori logistici, invece, il punto centrale riguarda la gestione dei dati doganali, la correttezza delle dichiarazioni e l'impatto sui processi di importazione.

Il sistema IOSS, utilizzato per la gestione dell'IVA sulle vendite a distanza di beni importati, continuerà a riguardare l'imposta sul valore aggiunto. Non assorbe però i dazi doganali.

Il nuovo dazio europeo da 3 euro si applicherà quindi indipendentemente dal regime IVA utilizzato. Inoltre, trattandosi di un diritto doganale, entrerà nella base imponibile per il calcolo dell'IVA. Il costo effettivo per il consumatore potrà quindi risultare superiore al solo importo del dazio.

Per la filiera logistica, questo passaggio rende più rilevante la qualità delle informazioni trasmesse lungo la catena: piattaforme, spedizionieri, operatori doganali e corrieri dovranno gestire un volume elevato di micro-spedizioni con requisiti dichiarativi più stringenti.

Il dazio europeo da 3 euro è concepito come misura transitoria fino al 1° luglio 2028, data entro la quale dovrebbe diventare operativo l'EU Customs Data Hub. La piattaforma digitale europea punta a centralizzare e condividere i dati sulle importazioni e-commerce tra imprese e autorità doganali.

Quando il sistema sarà pienamente attivo, il dazio forfettario dovrebbe essere sostituito dall'applicazione ordinaria della tariffa doganale comune, con aliquote variabili in base alla categoria merceologica. La Commissione europea dovrà verificare entro il 1° dicembre 2027 lo stato di avanzamento del progetto.

Il rinvio della tassa italiana sposta quindi in avanti il tema della sovrapposizione tra prelievi, ma non elimina il cambiamento principale: dal 1° luglio il trattamento doganale dei pacchi extra UE sotto i 150 euro entrerà in una fase nuova, con effetti diretti su e-commerce, spedizioni internazionali, dichiarazioni doganali e organizzazione dei flussi logistici.

## E-commerce, Confetra: “Il rinvio della tassa sui piccoli pacchi non basta”

**Il presidente De Ruvo: “Serve l’annullamento definitivo del dazio  
e un allineamento europeo per evitare danni alla logistica italiana”**

Il rinvio al 1° ottobre dell’entrata in vigore della tassa sui piccoli pacchi provenienti da Paesi extra Ue rappresenta “un segnale di ascolto da parte del Governo”, ma non risolve il problema. A sostenerlo è Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, che torna a chiedere l’eliminazione definitiva del balzello previsto per le merci fino a 150 euro di valore.

“Il Governo ha ascoltato il grido d’allarme lanciato dal settore e per questo ringraziamo l’Esecutivo per la sensibilità dimostrata. Tuttavia, la semplice proroga non è risolutiva: la tassa va eliminata definitivamente”, ha dichiarato De Ruvo commentando la misura inserita nel nuovo decreto Infrastrutture approvato dal Consiglio dei Ministri.

Secondo Confetra, l’introduzione del dazio avrebbe effetti pesanti sull’intero sistema logistico nazionale. La Confederazione stima infatti una riduzione di almeno il 50% dei volumi di traffico merci legati all’e-

commerce internazionale e al comparto dell’ultra fast fashion, con conseguenze economiche rilevanti per la filiera.

L’associazione evidenzia inoltre che il provvedimento non produrrebbe i gettiti attesi per le casse pubbliche. Al contrario, secondo le stime di Confetra, nel 2026 si registrerebbe una perdita netta di circa 25 milioni di euro per lo Stato, oltre a un impatto negativo su porti, aeroporti e operatori logistici italiani.

Le preoccupazioni del settore erano già state formalizzate in una lettera inviata al ministro dell’Economia Giancarlo Giorgetti, nella quale Confetra aveva chiesto di riconsiderare la misura, introdotta inizialmente a gennaio con l’obiettivo di contrastare la crescita dei grandi operatori cinesi dell’e-commerce.

La tassa ha già subito diversi rinvii negli ultimi mesi: dopo una prima sospensione a marzo, la scadenza era stata posticipata a luglio e ora slitta ulteriormente a ottobre. “Continuare a spostare la data di avvio della misura crea soltanto incertezza per gli



Carlo De Ruvo

operatori”, ha aggiunto De Ruvo. “L’Italia non può muoversi da sola penalizzando le proprie infrastrutture. Le misure devono essere coordinate a livello comunitario”. Confetra chiede quindi un pieno allineamento con la futura regolamentazione europea sull’handling fee e invita il Governo ad attendere l’introduzione del dazio unico europeo, evitando iniziative unilaterali che potrebbero deviare i flussi commerciali verso altri hub continentali, penalizzando il sistema logistico nazionale.

**UE, DAZIO DI 3 EURO SUI MINI-PACCHI DA CINA E PAESI EXTRA-UE AL VIA DAL 1° LUGLIO**

[https://finanza.repubblica.it/News/2026/06/30/ue\\_dazio\\_di\\_3\\_euro\\_sui\\_mini\\_pacchi\\_da\\_cina\\_e\\_paesi\\_extra\\_ue\\_al\\_via\\_dal\\_1\\_luglio-35/](https://finanza.repubblica.it/News/2026/06/30/ue_dazio_di_3_euro_sui_mini_pacchi_da_cina_e_paesi_extra_ue_al_via_dal_1_luglio-35/)

Dal 1° luglio l'Unione Europea elimina la soglia de minimis che esentava dai dazi i pacchi di valore inferiore a 150 euro provenienti da Paesi terzi, introducendo un dazio doganale forfettario di 3 euro per ogni voce doganale dichiarata. Due le motivazioni principali: garantire parità di condizioni ma anche garantire alle autorità doganali degli strumenti necessari per affrontare, controllare ed eventualmente rimuovere dal mercato i prodotti pericolosi.

Il prelievo non si applica per pacco ma per articolo: comprando una maglietta, un ombrello e un paio di scarpe si pagano tre dazi, per un totale di nove euro. A pagare il dazio è generalmente la piattaforma o il venditore, non il consumatore finale. È prevista anche una "handling fee" per la gestione doganale, operativa probabilmente da ottobre con la pubblicazione del nuovo codice doganale UE, in vigore fino al 1° luglio 2028, quando entrerà a regime l'EU Customs Data Hub con dazi calcolati sul valore effettivo della merce.

In Italia, la tassa nazionale di gestione da 2 euro, che avrebbe dovuto entrare in vigore anch'essa il 1° luglio, è stata rinviata la scorsa settimana al 1° ottobre 2026 con un decreto-legge approvato dal Consiglio dei Ministri su proposta della premier Giorgia Meloni, per evitare la sovrapposizione con il dazio europeo. Le misure nazionali già in vigore dovranno comunque cessare una volta operativa la norma UE.

Il fenomeno alla base della riforma è di proporzioni rilevanti: nel 2025 sono entrati nell'UE circa 5,9 miliardi di articoli da Paesi extra-UE senza pagare dazi, oltre 16 milioni di pacchi al giorno, di cui oltre il 90% provenienti dalla Cina. Questi pacchi rappresentano il 97% del totale importato ma solo il 2% in valore, e oltre il 60% non era conforme agli standard di sicurezza UE, in particolare giocattoli, elettronica, cosmetici e integratori alimentari.

La stretta arriva in un momento delicato nei rapporti commerciali tra Bruxelles e Pechino: il commissario al Commercio Maros Sefcovic ha incontrato il ministro cinese Wang Wentao, avvertendo che "il divario si sta ampliando, le esportazioni cinesi verso l'UE continuano ad aumentare, mentre la nostra quota di mercato in Cina continua a diminuire, e questa tendenza non è sostenibile".

Secondo il Codacons, la tassa potrebbe costare ai cittadini europei 17,7 miliardi di euro l'anno, mentre Confetra aveva criticato la versione italiana della tassa definendola un "paradosso fiscale" capace di ridurre, anziché aumentare, il gettito pubblico dirottando i traffici verso altri Paesi UE.

# Pacchi e balzelli

Dal 1° luglio il dazio sulle piccole spedizioni extra-Ue ma a novembre può arrivare un secondo aggravio  
Gli allarmi delle associazioni dei consumatori

**IL DOSSIER**

ANNAMARIA ANGELONE  
ROMA

Un pasticcio tutto all'italiana, giuridico e non solo. È quanto si profila all'orizzonte per l'ormai famigerata "tassa sui pacchi". Che, per come stanno le cose al momento, non è una sola ma ben tre. Il rischio, dunque, è di trovarsi alle prese con un extra di almeno sette euro (o più) a pacco nel giro dei prossimi cinque mesi. Un salasso, praticamente certo, per imprese e consumatori. Ma andiamo con ordine.

Per frenare l'invasione di merci a basso costo sul mercato europeo, il cui volume è giunto nell'ultimo anno alla cifra monstre di 5,9 miliardi (26% in più rispetto al 2024), l'Ue ha varato due misure.

La prima, in vigore da mercoledì 1° luglio, introduce un dazio doganale fisso di tre euro a pacco. Si applica a tutte le spedizioni fino a 150 euro di valore, con destino

Al via l'imposta da 3 euro a pacchetto  
Ma c'è anche il nodo dei ristori governativi

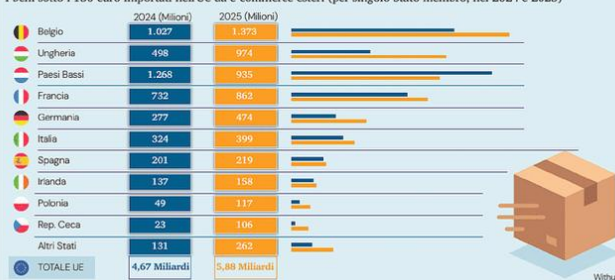
tario europeo e in arrivo da un Paese extra-Ue. Finora, queste spedizioni erano in regime di franchigia ovvero esenti da pagamento alla dogana. Il motivo è semplice: fino a poco tempo fa, erano una quota residuale degli scambi. Ma, complice l'esplosione dell'e-commerce, oggi rappresentano la quasi totalità delle spedizioni verso l'Europa. E, per lo più, partono dalla Cina via aerea.

Stando alle analisi di Bruxelles, però, il 65% delle merci ha un valore dichiarato inferiore alla soglia, aggirando le tariffe doganali europee. Da qui, la stretta sui pacchi low-cost già ribattezzata come "tassa anti Temu, Shein e AliExpress".

Da questa settimana, dunque, il nuovo tributo di tre euro (peraltro, transitorio fino al nuovo sistema doganale) scatta sia sullo shopping online dei semplici consumatori, sia sugli acquisti a distanza degli operatori commerciali. Ma occhio: il dazio si intende per categoria mer-

**I NUMERI**

I beni sotto i 150 euro importati nell'Ue da e-commerce esteri (per singolo Stato membro, nel 2024 e 2025) (Miliardi)



ceologica. In pratica, un pacco che contiene una t-shirt e un paio di occhiali da sole acquistati online, pagherà una doppia tariffa (ovvero sei euro), essendo due articoli distinti con due diversi codici doganali. E così via.

Ma chi paga? «Formalmente, il dazio è dovuto dal venditore ma il costo può arrivare comunque al consumatore finale perché chi vende può incorporarlo nel prezzo o nelle spese di spedizione», avverte Tatiana

Oneta, fiscalista di Altroconsumo. «Prima di confermare l'ordine, quindi, conviene verificare da dove parte la merce, se è già sdoganata in Europa e quali costi doganali sono indicati al check-out. Inoltre, dal 1° lu-

glio, i tre euro si applicano agli articoli extra-Ue sotto i 150 euro, distinguendo le categorie merceologiche: non bisogna guardare solo al prezzo del carrello ma anche al numero e al tipo di prodotti diversi acquistati».

La presidente dell'Eurotower cancella le indicazioni prospettiche: "Torniamo alle origini"

## Lagarde inaugura il nuovo corso della Bce "Stop alle promesse sui tassi, decidono i dati"

**L'OSCURO**

FABRIZIO GORIA

La politica monetaria torna alle origini. O forse no. Negli ultimi tre lustri le banche centrali hanno navigato mari inesplorati, ma la rotta cambia. «Un ritorno alle origini non significa un ritorno a un passato idealizzato», chiarisce Christine Lagarde a Sintra, dal forum annuale della Banca centrale europea (Bce). Il corso dell'Eurotower mita in un mondo dominato dalle incognite geopolitiche. Per Lagarde il passaggio segna la fine delle misure non convenzionali e il ritorno alla centralità dei tassi. In questo ecosistema diventano superflue le indicazioni prospettiche, la cosiddetta forward guidance, a vantaggio di un solido qua-

dro d'indirizzo, la framework guidance.

L'analisi della presidente parte da un mutamento strutturale tangibile. I tassi si sono allontanati dal limite inferiore, spinti da dinamiche come la spesa per la difesa. Gli shock attuali colpiscono l'offerta e plasmano l'economia reale. «Affrontiamo un ambiente geopolitico carico in cui la frequenza dei grandi shock sembra essere in aumento», avverte Lagarde. Materie prime e mercati di ventano anni di pressione, ma a fronte di questa volatilità l'Europa ha mostrato una resilienza capace di contenere le fiammate inflattive. «Non abbiamo più bisogno di ricorrere a strumenti non convenzionali», rimarca la banchiera centrale davanti al neo presidente della Federal Reserve, Kevin Warsh, e i suoi colleghi. Quello che è



Christine Lagarde (Bce)

certo è che l'incertezza pervasiva trasforma il modus operandi di Francoforte. Le promesse sul futuro, spiega Lagarde, perdono senso di fronte all'imprevedibile. E così bisogna scolpire la nuova dottrina. «In tempi di incertezza, la forward guidance perde il suo valore. Ma la framework guidance diventa più preziosa», mette in luce Lagarde. E spiega che le decisioni di oggi rispondono a tre criteri: prospettive di inflazione, dinamiche dei prez-

zi di fondo e forza della trasmissione monetaria. I mercati, comprendendo questa funzione di reazione, si adeguano in autonomia. «La politica monetaria inizia a produrre effetti prima che abbiamo preso una decisione», nota Lagarde. Ne deriva che la cesura col passato appare netta. Le decisioni dipenderanno dai dati, riunione per riunione. Una strategia che, de facto, era già attiva.

La ricalibrazione strategica richiede, tuttavia, indicatori precisi, per evitare le insidie delle aspettative di lungo termine. L'analisi degli scenari si eleva a bussola fondamentale per testare la robustezza delle scelte politiche. «Le basi non sono cambiate. Ma ciò che serve applicarle è cambiato», ha concluso Lagarde, sigillando l'inizio di una fase dominata dal pragmatismo. —

Dal 1° novembre (ma la data è ancora da confermare), arriva il secondo balzello: la "handling fee" per lo sdoganamento. In questo caso, si tratta di una commissione per le spese delle operazioni alle dogane. Altri due euro a pacco secondo le stesse modalità, anche se chi opera con un magazzino merci su suolo europeo potrebbe essere graziato a 50 centesimi per spedizione. E qui, si intreccia il rebus del contributo italiano.

Inserito nell'ultima Legge di bilancio e formalmente in vigore da gennaio 2026, il ristoro di due euro per le spese doganali giocava d'anticipo rispetto a questa gabbia europea. Ma il passo in avanti, stando agli operatori, è costoso. «Abbiamo verificato che l'introduzione del contributo in Italia fino alla sospensione, solo nei primi mesi dell'anno, si è tradotta in una perdita di oltre il 50% di pacchi», spiega Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, principale confederazione italiana del settore logistico, trasporti e spedizioni. «Stiamo parlando di diverse migliaia di piccole spedizioni che rende conveniente spostarsi verso i punti di accesso meno costosi. Per questo, chiediamo norme uniformi a livello Ue e siamo grati al governo per il posticipo. Ma la questione non è risolta».

La decisione di far slittare l'avvio del contributo, prima al 1° luglio ora al 1° ottobre, non scioglierebbe il nodo: la tassa italiana si somma o si annulla con quella europea? «Da aprile, anche la Francia ha introdotto il prelievo ma specificando che decadrà automaticamente con l'entrata in vigore di quello europeo. Da noi, invece, questo passaggio manca: a nostro avviso, senza un intervento di abrogazione, resta valido. In conclusione, il rischio concreto è di avere su un pacco tre euro, più due euro, più altri due euro», chiosa ancora Cappa. A questo punto, però, il problema è anche trovare le coperture. Il gettito del nuovo contributo sui pacchi per le casse dello Stato italiano era stimato in 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni per il 2027. Importi che mancano all'appello non solo per i due anni in questione ma anche per quelli a venire, tenuto conto che non è nata come misura fiscale straordinaria. —

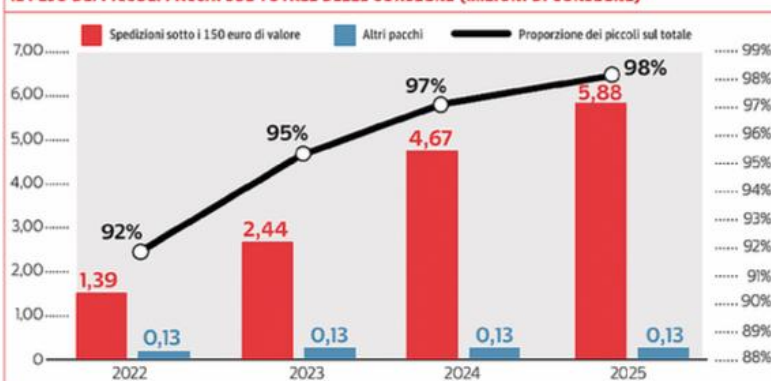
# Via alla tassa Ue sui piccoli pacchi tre euro per ogni acquisto online

Dovrebbe limitare l'invasione di prodotti cinesi, agli Stati andrà il 25 per cento. La Francia contrasta il fast fashion

di ROSARIA AMATO  
ROMA

**D**a domani anche i pacchi di valore inferiore a 150 euro pagheranno un dazio. Solo 3 euro al momento, anche se la tassa va applicata per categoria di prodotto, per cui se nello stesso pacco ci sono una maglietta, un ombrello e un paio di scarpe si pagheranno, per esempio, 9 euro. La decisione suscita forti polemiche perché viene avvertita come un balzello per i consumatori. Il Codacons calcola un costo di 17,7 miliardi l'anno per gli acquirenti europei. Ma non è detto che sia così: «Il debitore è nella maggior parte dei casi la piattaforma o il venditore, o qualunque altra azienda coinvolta nella vendita dei prodotti. Gli acquirenti online non sono legalmente responsabili per il dazio»,

IL PESO DEI PICCOLI PACCHI SUL TOTALE DELLE CONSEGNE (MILIONI DI CONSEGNE)



spiega un alto funzionario Ue.

Preoccupazioni anche da parte degli importatori, non tanto per il dazio che entrerà in vigore domani, ma per la tassa sulla gestione dei pacchi, la "handling fee", che la Ue introdurrà tra ottobre e novembre, ma che alcune legislazioni nazionali, tra cui quella italiana, hanno già previsto. Questa ulteriore tassa Ue

dovrebbe valere tra 2 e 4 euro; quella italiana, prevista dalla legge di Bilancio 2026 ma rinviata a ottobre per le proteste degli spedizionieri, vale 2 euro. La linea di Bruxelles è chiara: le misure nazionali già in vigore dovranno cessare «una volta che entrerà in vigore» la norma europea, quindi la commissione di gestione italiana da 2 euro in teoria

non dovrebbe mai partire, o al massimo potrebbe rimanere in vita un mese o poco più, dall'1 ottobre fino a quando non entrerà in vigore quella europea. Ma la questione non è così chiara, rileva Andrea Cappa, direttore generale di Confetra: «La norma italiana, a differenza di quella francese, non è stata scritta in modo da decadere automaticamente una vol-

ta che entra in vigore quella europea». Anche fonti del Mef, però, come quelle Ue, confermano che le due tasse non si sovrapporranno.

Il dazio di 3 euro è una "entrata propria" del bilancio Ue: il 75% va a Bruxelles, il resto rimane nel Paese di riscossione. L'applicazione da parte dei Paesi membri è volontaria fino alla fine di ottobre, dall'1 novembre diventa obbligatoria. Rimarrà in vigore fino al 30 giugno 2028: dall'1 luglio '28 ci saranno nuovi dazi ordinari, commisurati a parametri specifici. La soglia di esenzione sotto i 150 euro era nata quando gli acquisti online erano una piccola parte degli acquisti diretti dei consumatori, mentre adesso è il contrario: nel 2025 sono arrivati 5,9 miliardi di pacchi di valore inferiore ai 150 euro, che costituiscono il 98% dei beni che arrivano dall'estero, ma valgono solo il 2% delle tasse doganali.

Anche se la Ue nega che si tratti di una tassa anti-Cina, è da lì che però arrivano la stragrande maggioranza dei pacchi di basso valore. Contro il fast fashion (soprattutto di provenienza cinese) il Parlamento francese ha appena varato una legge che vieta pure la pubblicità della "moda effimera".

CONFEDEZIONE ROSARIA

**RIFORMA PORTI, CONFETRA SPINGE PER UNA CARTA DEI SERVIZI**

<https://www.iltirreno.it/toscana/2026/06/18/news/shipping-riforma-confetra-spinge-per-una-carta-dei-servizi-1.100884904>

Continuano gli interventi delle parti sociali sul disegno di legge di riforma del settore portuale approdata in Parlamento per l'inizio del percorso che dovrebbe portare al varo del provvedimento finale. Dopo la partecipazione all'incontro presso il MIT presieduto dal Vice Ministro Rixi sul disegno di legge di riforma della governance portuale e del rilancio degli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra, tramite il vice presidente Alessandro Pitto è intervenuta anche nell'ambito delle audizioni parlamentari avviate presso la Commissione Trasporti della Camera.

Tra i temi centrali del documento Confetra pone l'attenzione sul rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui dovrebbero essere attribuiti chiari poteri di indirizzo, controllo e coordinamento e sulle relazioni tra la nuova Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale.

«È necessario – spiega Pitto – un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti, evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti procedurali», sottolinea Pitto, che evidenzia la necessità che la nuova società Porti d'Italia S.p.A. rivesta un ruolo complementare e svolga funzioni nuove e differenti rispetto a quelle oggi svolte dalle AdSP, che costituiscono un presidio operativo essenziale sui territori, sia per la gestione dei traffici sia per la funzionalità quotidiana dei servizi. «Dovrà essere altresì garantito che il riequilibrio di risorse fra Porti d'Italia S.p.A. e AdSP non si traduca in un possibile incremento dei costi per gli utenti portuali, che andrebbe a detrimento della competitività della filiera logistica e del sistema Paese, con impatti anche sui territori più vulnerabili, come le isole».

Per Confetra una priorità da prevedere nel disegno di legge di riforma è l'obbligo per le AdSP di introdurre la Carta dei Servizi che definisca standard di qualità chiari e misurabili, sulla falsariga di quanto sta avvenendo nel trasporto aereo.

«Uno strumento fondamentale – riprende Pitto – non solo per monitorare e migliorare le performance operative dei porti, affrontando inefficienze e congestioni ma soprattutto un fattore strategico di armonizzazione e di coesione del sistema nazionale portuale. L'adozione in ciascun porto della Carta dei Servizi, con un monitoraggio a livello centrale, permetterebbe di misurare l'efficienza dei servizi che rendono attrattivo un porto a livello qualitativo, sia per quanto riguarda i tempi di imbarco e sbarco sia in merito alla velocità e all'efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari oltre ai controlli doganali. Infatti la definizione di standard di qualità omogenei e la misurazione comparabile delle performance consentirebbero di diffondere le migliori pratiche nazionali, ridurre l'asimmetria fra i porti e rafforzare l'attrattività complessiva del Sistema Italia con benefici concreti in termini di efficienza, competitività e integrazione della filiera».

Per Confetra l'obiettivo di miglioramento continuo delle performance operative dei porti deve essere una priorità per questa riforma. Lo si evince anche dagli ultimi dati pubblicati dalla Banca Mondiale nel "The Container Port Performance Index 2025" dove il porto di Vado Ligure si colloca al 51esimo posto della lista quale primo porto container italiano più performante.

«Resta infine da affrontare il tema del reale coinvolgimento degli operatori portuali – conclude Pitto – che oggi hanno un ruolo solo consultivo. È necessaria una revisione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare per assicurare una partecipazione più incisiva nelle fasi di pianificazione strategica, a partire dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale».

**RIFORMA DELLA GOVERNANCE PORTUALE: CONFETRA CHIEDE PIÙ COORDINAMENTO, EFFICIENZA E STANDARD CONDIVISI NEI PORTI ITALIANI**

<https://telenord.it/riforma-governance-portuale-confetra-chiede-piu-105647>

Dopo la partecipazione all'incontro presso il MIT presieduto dal Vice Ministro Rixi sul disegno di legge di riforma della governance portuale e del rilancio degli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra è intervenuta anche nell'ambito delle audizioni parlamentari avviate presso la Commissione Trasporti della Camera. Tramite il suo Vice Presidente con delega marittimo portuale Alessandro Pitto ha espresso la posizione del sistema confederale illustrando i contenuti del documento comune elaborato come contributo al disegno di legge approvato lo scorso dicembre dal Consiglio dei Ministri e approdato in Parlamento nei giorni scorsi in una versione rivisitata.

Tra i temi centrali del documento Confetra pone l'attenzione sul rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui dovrebbero essere attribuiti chiari poteri di indirizzo, controllo e coordinamento e sulle relazioni tra la nuova Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

"È necessario un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti, evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti procedurali" sottolinea Pitto, evidenziando la necessità che la nuova società Porti d'Italia S.p.A. rivesta un ruolo complementare e svolga funzioni nuove e differenti rispetto a quelle oggi svolte dalle AdSP, che costituiscono un presidio operativo essenziale sui territori, sia per la gestione dei traffici sia per la funzionalità quotidiana dei servizi.

"Dovrà essere altresì garantito che il riequilibrio di risorse fra Porti d'Italia S.p.A. e AdSP non si traduca in un possibile incremento dei costi per gli utenti portuali", che andrebbe a detrimento della competitività della filiera logistica e del sistema Paese, con impatti anche sui territori più vulnerabili, come le isole. Per Confetra una priorità da prevedere nel disegno di legge di riforma è l'obbligo per le AdSP di introdurre la Carta dei Servizi che definisca standard di qualità chiari e misurabili, sulla falsariga di quanto sta avvenendo nel trasporto aereo. "Uno strumento fondamentale – spiega Pitto – non solo per monitorare e migliorare le performance operative dei porti, affrontando inefficienze e congestioni ma soprattutto un fattore strategico di armonizzazione e di coesione del sistema nazionale portuale. L'adozione in ciascun porto della Carta dei Servizi, con un monitoraggio a livello centrale, permetterebbe di misurare l'efficienza dei servizi che rendono attrattivo un porto a livello qualitativo, sia per quanto riguarda i tempi di imbarco e sbarco sia in merito alla velocità e all'efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari oltre ai controlli doganali. Infatti la definizione di standard di qualità omogenei e la misurazione comparabile delle performance consentirebbero di diffondere le migliori pratiche nazionali, ridurre l'asimmetria fra i porti e rafforzare l'attrattività complessiva del Sistema Italia con benefici concreti in termini di efficienza, competitività e integrazione della filiera."

Per Confetra l'obiettivo di miglioramento continuo delle performance operative dei porti deve essere una priorità per questa riforma. Lo si evince anche dagli ultimi dati pubblicati dalla Banca Mondiale nel "The Container Port Performance Index 2025" dove il porto di Vado Ligure si colloca al 51esimo posto della lista quale primo porto container italiano più performante.

"Resta infine da affrontare il tema del reale coinvolgimento degli operatori portuali – conclude Pitto – che oggi hanno un ruolo solo consultivo. È necessaria una revisione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare per assicurare una partecipazione più incisiva nelle fasi di pianificazione strategica, a partire dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale".



18/06/2026

## RIFORMA PORTI: CONFETRA, SERVE GOVERNANCE CENTRALE FORTE

<https://www.ferpress.it/riforma-porti-confetra-serve-governance-centrale-forte/>

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – Dopo la partecipazione all’incontro presso il MIT presieduto dal Vice Ministro Rixi sul disegno di legge di riforma della governance portuale e del rilancio degli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra è intervenuta anche nell’ambito delle audizioni parlamentari avviate presso la Commissione Trasporti della Camera.

Tramite il suo Vice Presidente con delega marittimo portuale Alessandro Pitto ha espresso la posizione del sistema confederale illustrando i contenuti del documento comune elaborato come contributo al disegno di legge approvato lo scorso dicembre dal Consiglio dei Ministri e approdato in Parlamento nei giorni scorsi in una versione rivisitata.

Tra i temi centrali del documento Confetra pone l’attenzione sul rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui dovrebbero essere attribuiti chiari poteri di indirizzo, controllo e coordinamento e sulle relazioni tra la nuova Porti d’Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

“È necessario un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti, evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti procedurali” sottolinea Pitto, evidenziando la necessità che la nuova società Porti d’Italia S.p.A. rivesta un ruolo complementare e svolga funzioni nuove e differenti rispetto a quelle oggi svolte dalle AdSP, che costituiscono un presidio operativo essenziale sui territori, sia per la gestione dei traffici sia per la funzionalità quotidiana dei servizi.

“Dovrà essere altresì garantito che il riequilibrio di risorse fra Porti d’Italia S.p.A. e AdSP non si traduca in un possibile incremento dei costi per gli utenti portuali”, che andrebbe a detrimento della competitività della filiera logistica e del sistema Paese, con impatti anche sui territori più vulnerabili, come le isole.

Per Confetra una priorità da prevedere nel disegno di legge di riforma è l’obbligo per le AdSP di introdurre la Carta dei Servizi che definisca standard di qualità chiari e misurabili, sulla falsariga di quanto sta avvenendo nel trasporto aereo. “Uno strumento fondamentale – spiega Pitto – non solo per monitorare e migliorare le performance operative dei porti, affrontando inefficienze e congestioni ma soprattutto un fattore strategico di armonizzazione e di coesione del sistema nazionale portuale. L’adozione in ciascun porto della Carta dei Servizi, con un monitoraggio a livello centrale, permetterebbe di misurare l’efficienza dei servizi che rendono attrattivo un porto a livello qualitativo, sia per quanto riguarda i tempi di imbarco e sbarco sia in merito alla velocità e all’efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari oltre ai controlli doganali. Infatti la definizione di standard di qualità omogenei e la misurazione comparabile delle performance consentirebbero di diffondere le migliori pratiche nazionali, ridurre l’asimmetria fra i porti e rafforzare l’attrattività complessiva del Sistema Italia con benefici concreti in termini di efficienza, competitività e integrazione della filiera.”

Per Confetra l’obiettivo di miglioramento continuo delle performance operative dei porti deve essere una priorità per questa riforma. Lo si evince anche dagli ultimi dati pubblicati dalla Banca Mondiale nel “The Container Port Performance Index 2025” dove il porto di Vado Ligure si colloca al 51esimo posto della lista quale primo porto container italiano più performante.

“Resta infine da affrontare il tema del reale coinvolgimento degli operatori portuali – conclude Pitto – che oggi hanno un ruolo solo consultivo. È necessaria una revisione dell’Organismo di partenariato della Risorsa Mare per assicurare una partecipazione più incisiva nelle fasi di pianificazione strategica, a partire dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale”.

## **RIFORMA PORTUALE, CONFETRA: “SERVE UNA GOVERNANCE CENTRALE FORTE”**

[https://portlogisticpress.it/riforma-portuale-confetra-serve-una-governance-centrale-forte/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=riforma-portuale-confetra-serve-una-governance-centrale-forte](https://portlogisticpress.it/riforma-portuale-confetra-serve-una-governance-centrale-forte/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=riforma-portuale-confetra-serve-una-governance-centrale-forte)

Dopo la partecipazione all'incontro al MIT presieduto dal Vice Ministro Rixi sul disegno di legge di riforma della governance portuale e del rilancio degli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra è intervenuta anche alle audizioni in Commissione Trasporti della Camera.

Tramite il suo Vice Presidente con delega marittimo portuale Alessandro Pitto (nella foto) ha espresso la posizione del sistema confederale illustrando i contenuti del documento comune elaborato come contributo al disegno di legge approvato lo scorso dicembre dal Consiglio dei Ministri e approdato in Parlamento nei giorni scorsi in una versione rivisitata.

Tra i temi centrali del documento Confetra pone l'attenzione sul rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui dovrebbero essere attribuiti chiari poteri di indirizzo, controllo e coordinamento e sulle relazioni tra la nuova Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

“È necessario un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti, evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti procedurali” sottolinea Pitto, evidenziando la necessità che la nuova società Porti d'Italia S.p.A. rivesta un ruolo complementare e svolga funzioni nuove e differenti rispetto a quelle oggi svolte dalle AdSP, che costituiscono un presidio operativo essenziale sui territori, sia per la gestione dei traffici sia per la funzionalità quotidiana dei servizi.

“Dovrà essere altresì garantito che il riequilibrio di risorse fra Porti d'Italia S.p.A. e AdSP non si traduca in un possibile incremento dei costi per gli utenti portuali”, che andrebbe a detrimento della competitività della filiera logistica e del sistema Paese, con impatti anche sui territori più vulnerabili, come le isole.

Per Confetra una priorità da prevedere nel disegno di legge di riforma è l'obbligo per le AdSP di introdurre la Carta dei Servizi che definisca standard di qualità chiari e misurabili, sulla falsariga di quanto sta avvenendo nel trasporto aereo. “Uno strumento fondamentale – spiega Pitto – non solo per monitorare e migliorare le performance operative dei porti, affrontando inefficienze e congestioni ma soprattutto un fattore strategico di armonizzazione e di coesione del sistema nazionale portuale. L'adozione in ciascun porto della Carta dei Servizi, con un monitoraggio a livello centrale, permetterebbe di misurare l'efficienza dei servizi che rendono attrattivo un porto a livello qualitativo, sia per quanto riguarda i tempi di imbarco e sbarco sia in merito alla velocità e all'efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari oltre ai controlli doganali. Infatti la definizione di standard di qualità omogenei e la misurazione comparabile delle performance consentirebbero di diffondere le migliori pratiche nazionali, ridurre l'asimmetria fra i porti e rafforzare l'attrattività complessiva del Sistema Italia con benefici concreti in termini di efficienza, competitività e integrazione della filiera.”

Per Confetra l'obiettivo di miglioramento continuo delle performance operative dei porti deve essere una priorità per questa riforma. Lo si evince anche dagli ultimi dati pubblicati dalla Banca Mondiale nel “The Container Port Performance Index 2025” dove il porto di Vado Ligure si colloca al 51esimo posto della lista quale primo porto container italiano più performante.

“Resta infine da affrontare il tema del reale coinvolgimento degli operatori portuali – conclude Pitto – che oggi hanno un ruolo solo consultivo. È necessaria una revisione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare per assicurare una partecipazione più incisiva nelle fasi di pianificazione strategica, a partire dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale”.

## RIFORMA PORTUALE: CONFETRA CHIEDE GOVERNANCE PIÙ FORTE

<https://transportonline.com/news/informazione/riforma-portuale-confetra-governance-porti-carta-servizi/>

La riforma portuale rappresenta un passaggio strategico per il futuro della logistica italiana, del trasporto merci e della competitività del sistema portuale nazionale. Dopo la partecipazione all'incontro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), presieduto dal Vice Ministro Edoardo Rixi sul disegno di legge relativo alla governance portuale e agli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra è intervenuta anche nelle audizioni parlamentari presso la Commissione Trasporti della Camera.

Attraverso il Vice Presidente con delega marittimo-portuale Alessandro Pitto, la Confederazione ha illustrato il documento elaborato come contributo al disegno di legge approvato dal Consiglio dei Ministri e recentemente approvato in Parlamento in una versione aggiornata.

Tra i punti principali evidenziati da Confetra vi è il rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale dovrebbero essere attribuiti poteri chiari di indirizzo, controllo e coordinamento dell'intero sistema portuale italiano.

Secondo Confetra, la futura società Porti d'Italia S.p.A. dovrà operare in modo complementare rispetto alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti burocratici.

"È necessario un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti", ha sottolineato Alessandro Pitto, evidenziando come le AdSP rappresentino un presidio essenziale per la gestione dei traffici, dei servizi portuali e delle attività operative quotidiane.

La Confederazione richiama inoltre l'attenzione sulla necessità di garantire che l'eventuale riequilibrio delle risorse tra Porti d'Italia S.p.A. e AdSP non determini un incremento dei costi per gli utenti portuali, con possibili effetti negativi sulla competitività della logistica, delle spedizioni e dell'intera filiera del trasporto merci.

Uno degli aspetti ritenuti prioritari da Confetra nell'ambito della riforma portuale riguarda l'introduzione obbligatoria della Carta dei Servizi da parte delle Autorità di Sistema Portuale.

Lo strumento dovrebbe definire standard di qualità chiari, uniformi e misurabili, sul modello già adottato nel settore del trasporto aereo. Secondo Pitto, la Carta dei Servizi consentirebbe di monitorare e migliorare le performance operative dei porti italiani, riducendo inefficienze e congestioni e favorendo una maggiore armonizzazione del sistema portuale nazionale.

L'adozione di standard omogenei permetterebbe inoltre di valutare parametri fondamentali come i tempi di imbarco e sbarco delle merci, l'efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari e doganali, contribuendo a rendere più attrattivi gli scali italiani per operatori logistici, imprese di autotrasporto e spedizionieri.

Per Confetra, il miglioramento continuo delle performance operative dei porti deve rappresentare una priorità assoluta della riforma portuale. La competitività del sistema logistico nazionale dipende infatti dalla capacità degli scali di offrire servizi efficienti, tempi certi e standard qualitativi elevati.

A conferma di questa esigenza, Confetra richiama gli ultimi dati della Banca Mondiale contenuti nel "The Container Port Performance Index 2025", che collocano il porto di Vado Ligure al 51° posto della classifica mondiale come primo porto container italiano per performance operative.

La definizione di indicatori comuni e la misurazione comparabile delle prestazioni consentirebbero di diffondere le migliori pratiche, ridurre le differenze tra gli scali e rafforzare l'attrattività del Sistema Italia nei mercati internazionali.

Infine, Confetra evidenzia la necessità di rafforzare il coinvolgimento degli operatori portuali nei processi decisionali. Attualmente il loro ruolo risulta prevalentemente consultivo, mentre la Confederazione ritiene necessaria una revisione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare.

L'obiettivo è garantire una partecipazione più incisiva nella pianificazione strategica dei porti italiani, a partire dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale, favorendo una governance più condivisa e funzionale alle esigenze della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci.



Messaggero Marittimo.it



18/06/2026

## RIFORMA PORTUALE, CONFETRA CHIEDE PIÙ COORDINAMENTO CENTRALE

<https://www.messaggeromarittimo.it/riforma-portuale-confetra-chiede-piu-coordinamento-centrale-e-una-carta-dei-servizi-obbligatoria-per-tutti-i-porti/>

Una governance centrale più forte, una chiara definizione dei ruoli tra le nuove strutture previste dalla riforma e l'introduzione obbligatoria di una Carta dei Servizi portuali per misurare qualità ed efficienza degli scali italiani. Sono queste le principali richieste avanzate da Confetra nell'ambito del confronto sul disegno di legge di riforma della governance portuale, attualmente all'esame del Parlamento. Dopo aver partecipato all'incontro promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e presieduto dal viceministro Edoardo Rixi, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha presentato le proprie osservazioni anche nel corso delle audizioni presso la Commissione Trasporti della Camera, attraverso il vicepresidente con delega marittimo-portuale Alessandro Pitto.

Nel documento consegnato alle istituzioni, Confetra evidenzia la necessità di rafforzare il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attribuendogli funzioni chiare di indirizzo strategico, coordinamento e controllo dell'intero sistema portuale nazionale. Parallelamente, l'associazione richiama l'attenzione sulla definizione delle relazioni tra la futura Porti d'Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale. Secondo Confetra, il nuovo soggetto dovrà svolgere funzioni complementari e non sovrapposte rispetto a quelle già esercitate dalle AdSp, che continuano a rappresentare un presidio essenziale per la gestione operativa dei traffici e dei servizi nei territori portuali.

Un altro tema centrale riguarda il possibile riequilibrio delle risorse economiche tra la nuova società e le Autorità di Sistema Portuale. Confetra ritiene fondamentale che la riorganizzazione non produca un aumento dei costi a carico degli utenti portuali, con conseguenze negative sulla competitività della logistica nazionale e sui territori più esposti, come quelli insulari.

Tra le proposte considerate prioritarie dalla Confederazione figura l'introduzione obbligatoria della Carta dei Servizi per tutte le AdSp. Lo strumento, già adottato in altri settori dei trasporti come quello aeroportuale, dovrebbe definire standard qualitativi uniformi e indicatori di performance misurabili a livello nazionale. L'obiettivo è monitorare l'efficienza dei servizi portuali e favorire un miglioramento continuo delle prestazioni. Tra i parametri da valutare rientrerebbero i tempi di imbarco e sbarco delle merci, l'efficienza delle operazioni portuali e la rapidità dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari e doganali. Per Confetra, una misurazione omogenea delle performance consentirebbe di individuare e diffondere le migliori pratiche, ridurre le differenze operative tra gli scali italiani e rafforzare l'attrattività complessiva del sistema portuale nazionale nei confronti dei mercati internazionali.

La Confederazione richiama inoltre l'attenzione sui risultati del più recente Container Port Performance Index della Banca Mondiale, che vede il porto di Vado Ligure posizionarsi al 51° posto come miglior porto container italiano. Un dato che, secondo l'associazione, evidenzia la necessità di intervenire ulteriormente sull'efficienza operativa degli scali per migliorare il posizionamento competitivo dell'Italia.

Infine, Confetra chiede una revisione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare, ritenendo insufficiente l'attuale ruolo esclusivamente consultivo riconosciuto agli operatori portuali. La proposta è quella di garantire una partecipazione più incisiva del cluster logistico e portuale nelle scelte strategiche, a partire dalla definizione dei Piani regolatori portuali e dei Piani operativi triennali.

Per la Confederazione, il successo della riforma dipenderà dalla capacità di costruire un sistema realmente coordinato, efficiente e orientato alla qualità dei servizi, valorizzando al tempo stesso il contributo degli operatori che ogni giorno garantiscono il funzionamento della filiera logistica nazionale.

**CONFETRA: “SERVE UNA GOVERNANCE CENTRALE FORTE, UN SISTEMA COORDINATO E UNA CARTA DEI SERVIZI PORTUALI OBBLIGATORIA PER STANDARD DI QUALITÀ CHIARI E MISURABILI”**

[https://www.ilnautilus.it/trasporti/legislazione/2026-06-18/confetra-serve-una-governance-centrale-forte-un-sistema-coordinato-e-una-carta-dei-servizi-portuali-obbligatoria-per-standard-di-qualita-chiari-e-misurabili\\_189849/](https://www.ilnautilus.it/trasporti/legislazione/2026-06-18/confetra-serve-una-governance-centrale-forte-un-sistema-coordinato-e-una-carta-dei-servizi-portuali-obbligatoria-per-standard-di-qualita-chiari-e-misurabili_189849/)

Dopo la partecipazione all’incontro presso il MIT presieduto dal Vice Ministro Rixi sul disegno di legge di riforma della governance portuale e del rilancio degli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra è intervenuta anche nell’ambito delle audizioni parlamentari avviate presso la Commissione Trasporti della Camera. Tramite il suo Vice Presidente con delega marittimo portuale Alessandro Pitto ha espresso la posizione del sistema confederale illustrando i contenuti del documento comune elaborato come contributo al disegno di legge approvato lo scorso dicembre dal Consiglio dei Ministri e approdato in Parlamento nei giorni scorsi in una versione rivisitata.

Tra i temi centrali del documento Confetra pone l’attenzione sul rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui dovrebbero essere attribuiti chiari poteri di indirizzo, controllo e coordinamento e sulle relazioni tra la nuova Porti d’Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

“È necessario un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti, evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti procedurali” sottolinea Pitto, evidenziando la necessità che la nuova società Porti d’Italia S.p.A. rivesta un ruolo complementare e svolga funzioni nuove e differenti rispetto a quelle oggi svolte dalle AdSP, che costituiscono un presidio operativo essenziale sui territori, sia per la gestione dei traffici sia per la funzionalità quotidiana dei servizi.

“Dovrà essere altresì garantito che il riequilibrio di risorse fra Porti d’Italia S.p.A. e AdSP non si traduca in un possibile incremento dei costi per gli utenti portuali”, che andrebbe a detrimento della competitività della filiera logistica e del sistema Paese, con impatti anche sui territori più vulnerabili, come le isole.

Per Confetra una priorità da prevedere nel disegno di legge di riforma è l’obbligo per le AdSP di introdurre la Carta dei Servizi che definisca standard di qualità chiari e misurabili, sulla falsariga di quanto sta avvenendo nel trasporto aereo. “Uno strumento fondamentale – spiega Pitto – non solo per monitorare e migliorare le performance operative dei porti, affrontando inefficienze e congestioni ma soprattutto un fattore strategico di armonizzazione e di coesione del sistema nazionale portuale.

L’adozione in ciascun porto della Carta dei Servizi, con un monitoraggio a livello centrale, permetterebbe di misurare l’efficienza dei servizi che rendono attrattivo un porto a livello qualitativo, sia per quanto riguarda i tempi di imbarco e sbarco sia in merito alla velocità e all’efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari oltre ai controlli doganali. Infatti la definizione di standard di qualità omogenei e la misurazione comparabile delle performance consentirebbero di diffondere le migliori pratiche nazionali, ridurre l’asimmetria fra i porti e rafforzare l’attrattività complessiva del Sistema Italia con benefici concreti in termini di efficienza, competitività e integrazione della filiera.”

Per Confetra l’obiettivo di miglioramento continuo delle performance operative dei porti deve essere una priorità per questa riforma. Lo si evince anche dagli ultimi dati pubblicati dalla Banca Mondiale nel “The Container Port Performance Index 2025” dove il porto di Vado Ligure si colloca al 51esimo posto della lista quale primo porto container italiano più performante.

“Resta infine da affrontare il tema del reale coinvolgimento degli operatori portuali – conclude Pitto – che oggi hanno un ruolo solo consultivo. È necessaria una revisione dell’Organismo di partenariato della Risorsa Mare per assicurare una partecipazione più incisiva nelle fasi di pianificazione strategica, a partire dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale”.

**RIFORMA PORTUALE, CONFETRA: “SERVE UNA GOVERNANCE CENTRALE FORTE”**

<https://www.primomagazine.net/2026/06/riforma-portuale-confetra-serve-una.html>

Dopo la partecipazione all’incontro presso il MIT presieduto dal Vice Ministro Rixi sul disegno di legge di riforma della governance portuale e del rilancio degli investimenti nelle infrastrutture strategiche, Confetra è intervenuta anche nell’ambito delle audizioni parlamentari avviate presso la Commissione Trasporti della Camera. Tramite il suo Vice Presidente con delega marittimo portuale Alessandro Pitto ha espresso la posizione del sistema confederale illustrando i contenuti del documento comune elaborato come contributo al disegno di legge approvato lo scorso dicembre dal Consiglio dei Ministri e approdato in Parlamento nei giorni scorsi in una versione rivisitata. Tra i temi centrali del documento Confetra pone l’attenzione sul rafforzamento della governance centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui dovrebbero essere attribuiti chiari poteri di indirizzo, controllo e coordinamento e sulle relazioni tra la nuova Porti d’Italia S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

“È necessario un coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti, evitando sovrapposizioni operative e appesantimenti procedurali” sottolinea Pitto, evidenziando la necessità che la nuova società Porti d’Italia S.p.A. rivesta un ruolo complementare e svolga funzioni nuove e differenti rispetto a quelle oggi svolte dalle AdSP, che costituiscono un presidio operativo essenziale sui territori, sia per la gestione dei traffici sia per la funzionalità quotidiana dei servizi.

Per Confetra una priorità da prevedere nel disegno di legge di riforma è l’obbligo per le AdSP di introdurre la Carta dei Servizi che definisca standard di qualità chiari e misurabili, sulla falsariga di quanto sta avvenendo nel trasporto aereo. “Uno strumento fondamentale – spiega Pitto – non solo per monitorare e migliorare le performance operative dei porti, affrontando inefficienze e congestioni ma soprattutto un fattore strategico di armonizzazione e di coesione del sistema nazionale portuale. L’adozione in ciascun porto della Carta dei Servizi, con un monitoraggio a livello centrale, permetterebbe di misurare l’efficienza dei servizi che rendono attrattivo un porto a livello qualitativo, sia per quanto riguarda i tempi di imbarco e sbarco sia in merito alla velocità e all’efficienza dei controlli sanitari, fitosanitari, veterinari oltre ai controlli doganali.”

**MOBILITÀ MILITARE: CONFETRA, PREOCCUPA ASSENZA TUTELE LOGISTICA CIVILE**

<https://www.avionews.it/item/1269704-mobilita-militare-confetra-preoccupa-assenza-tutele-logistica-civile.html>

Con l'adozione delle rispettive posizioni da parte del Consiglio e del Parlamento europeo, il regolamento sulla mobilità militare entra nella fase finale del negoziato interistituzionale.

La direzione assunta dalle istituzioni europee punta a rafforzare la capacità di movimentazione di personale e mezzi militari attraverso il territorio dell'Unione, soprattutto mediante il ricorso a infrastrutture e capacità di trasporto a duplice uso civile e militare.

Né il Consiglio né il Parlamento europeo hanno infatti introdotto un quadro europeo uniforme in grado di garantire adeguate salvaguardie alle imprese che potrebbero subire ritardi, cancellazioni, deviazioni o altri effetti economici derivanti dalla priorità accordata ai trasporti militari nelle situazioni di emergenza previste dal regolamento.

Confetra, in linea con le principali organizzazioni europee del trasporto, della logistica e delle spedizioni, comprende le necessità della mobilità militare ma giudica negativamente il mancato recepimento delle richieste avanzate dal settore in materia di responsabilità, rapporti contrattuali, compensazioni e tutela degli operatori civili.

Per Confetra (Confederazione generale italiana trasporti e logistica), il rafforzamento della mobilità militare europea deve trovare un corretto bilanciamento tra esigenze di sicurezza e tutela della competitività delle imprese che garantiscono ogni giorno il funzionamento delle catene logistiche e degli approvvigionamenti dell'Unione.

**PREOCCUPA L'ASSENZA DI TUTELE PER LA LOGISTICA CIVILE**

<https://www.primomagazine.net/2026/06/preoccupa-lassenza-di-tutele-per-la.html>

Con l'adozione delle rispettive posizioni da parte del Consiglio e del Parlamento europeo, il regolamento sulla mobilità militare entra nella fase finale del negoziato interistituzionale. La direzione assunta dalle istituzioni europee punta a rafforzare la capacità di movimentazione di personale e mezzi militari attraverso il territorio dell'Unione, soprattutto mediante il ricorso a infrastrutture e capacità di trasporto a duplice uso civile e militare.

Né il Consiglio né il Parlamento europeo hanno infatti introdotto un quadro europeo uniforme in grado di garantire adeguate salvaguardie alle imprese che potrebbero subire ritardi, cancellazioni, deviazioni o altri effetti economici derivanti dalla priorità accordata ai trasporti militari nelle situazioni di emergenza previste dal regolamento.

Confetra, in linea con le principali organizzazioni europee del trasporto, della logistica e delle spedizioni, comprende le necessità della mobilità militare ma giudica negativamente il mancato recepimento delle richieste avanzate dal settore in materia di responsabilità, rapporti contrattuali, compensazioni e tutela degli operatori civili. Per Confetra, il rafforzamento della mobilità militare europea deve trovare un corretto bilanciamento tra esigenze di sicurezza e tutela della competitività delle imprese che garantiscono ogni giorno il funzionamento delle catene logistiche e degli approvvigionamenti dell'Unione.



**confetra**  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

26/06/2026

#### **MOBILITÀ MILITARE: CONFETRA, PREOCCUPA ASSENZA DI TUTELE PER LOGISTICA CIVILE**

<https://www.ferpress.it/mobilita-militare-confetra-preoccupa-assenza-di-tutele-per-logistica-civile/>

(FERPRESS) – Roma, 26 GIU – Con l'adozione delle rispettive posizioni da parte del Consiglio e del Parlamento europeo, il regolamento sulla mobilità militare entra nella fase finale del negoziato interistituzionale.

La direzione assunta dalle istituzioni europee punta a rafforzare la capacità di movimentazione di personale e mezzi militari attraverso il territorio dell'Unione, soprattutto mediante il ricorso a infrastrutture e capacità di trasporto a duplice uso civile e militare.

Né il Consiglio né il Parlamento europeo hanno infatti introdotto un quadro europeo uniforme in grado di garantire adeguate salvaguardie alle imprese che potrebbero subire ritardi, cancellazioni, deviazioni o altri effetti economici derivanti dalla priorità accordata ai trasporti militari nelle situazioni di emergenza previste dal regolamento.

Confetra, in linea con le principali organizzazioni europee del trasporto, della logistica e delle spedizioni, comprende le necessità della mobilità militare ma giudica negativamente il mancato recepimento delle richieste avanzate dal settore in materia di responsabilità, rapporti contrattuali, compensazioni e tutela degli operatori civili.

Per Confetra, il rafforzamento della mobilità militare europea deve trovare un corretto bilanciamento tra esigenze di sicurezza e tutela della competitività delle imprese che garantiscono ogni giorno il funzionamento delle catene logistiche e degli approvvigionamenti dell'Unione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**MOBILITÀ MILITARE, CONFETRA: “SERVONO MAGGIORI TUTELE PER LA LOGISTICA CIVILE”**

<https://www.messaggeromarittimo.it/mobilita-militare-europea-confetra-servono-maggiori-tutele-per-la-logistica-civile/>

Prosegue l'iter europeo del regolamento sulla mobilità militare, ma il comparto della logistica esprime forte preoccupazione per la mancanza di adeguate garanzie a tutela degli operatori civili. È la posizione di Confetra, che interviene dopo l'adozione delle rispettive posizioni da parte del Consiglio dell'Unione europea e del Parlamento europeo, passaggio che apre la fase conclusiva del negoziato interistituzionale. L'obiettivo del provvedimento è quello di rafforzare la capacità dell'Unione europea di trasferire rapidamente personale, mezzi e materiali militari attraverso il territorio comunitario, facendo leva soprattutto sulle infrastrutture e sulle reti di trasporto a duplice uso, civile e militare.

Secondo la Confederazione, tuttavia, il testo attualmente in discussione presenta una criticità rilevante: né il Consiglio né il Parlamento europeo hanno previsto un quadro normativo uniforme capace di tutelare le imprese della logistica e del trasporto nel caso in cui le esigenze militari abbiano priorità rispetto ai servizi civili. Confetra evidenzia che, nelle situazioni di emergenza contemplate dal regolamento, le aziende potrebbero subire ritardi, cancellazioni di servizi, deviazioni di percorso e altre conseguenze operative ed economiche senza che siano previste regole chiare in materia di responsabilità, rapporti contrattuali o meccanismi di compensazione.

Pur riconoscendo la necessità di rafforzare la capacità di mobilità militare dell'Unione europea in un contesto geopolitico sempre più complesso, la Confederazione – in linea con le principali organizzazioni europee del trasporto, della logistica e delle spedizioni – giudica negativamente il mancato recepimento delle proposte avanzate dal settore durante il confronto con le istituzioni comunitarie.

Tra le richieste rimaste senza risposta figurano, in particolare, l'introduzione di norme certe sulla ripartizione delle responsabilità, la tutela dei rapporti contrattuali con i clienti e adeguati strumenti di indennizzo per gli operatori civili chiamati a cedere la priorità ai trasporti militari.

Per Confetra, il rafforzamento della mobilità militare europea rappresenta un obiettivo condivisibile, ma deve essere accompagnato da un equilibrio tra le esigenze di sicurezza e la salvaguardia della competitività delle imprese che ogni giorno assicurano il funzionamento delle catene logistiche e degli approvvigionamenti in tutta l'Unione europea. In assenza di tali garanzie, conclude la Confederazione, il rischio è che i costi delle future emergenze ricadano interamente sugli operatori civili del settore.

**MOBILITÀ MILITARE: CONFETRA, PREOCCUPA L'ASSENZA DI TUTELE PER LA LOGISTICA CIVILE**

[https://portlogisticpress.it/mobilita-militare-confetra-preoccupa-lassenza-di-tutele-per-la-logistica-civile/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=mobilita-militare-confetra-preoccupa-lassenza-di-tutele-per-la-logistica-civile](https://portlogisticpress.it/mobilita-militare-confetra-preoccupa-lassenza-di-tutele-per-la-logistica-civile/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=mobilita-militare-confetra-preoccupa-lassenza-di-tutele-per-la-logistica-civile)

Con l'adozione delle rispettive posizioni da parte del Consiglio e del Parlamento europeo, il regolamento sulla mobilità militare entra nella fase finale del negoziato interistituzionale.

La direzione assunta dalle istituzioni europee punta a rafforzare la capacità di movimentazione di personale e mezzi militari attraverso il territorio dell'Unione, soprattutto mediante il ricorso a infrastrutture e capacità di trasporto a duplice uso civile e militare.

Né il Consiglio né il Parlamento europeo hanno infatti introdotto un quadro europeo uniforme in grado di garantire adeguate salvaguardie alle imprese che potrebbero subire ritardi, cancellazioni, deviazioni o altri effetti economici derivanti dalla priorità accordata ai trasporti militari nelle situazioni di emergenza previste dal regolamento.

Confetra, in linea con le principali organizzazioni europee del trasporto, della logistica e delle spedizioni, comprende le necessità della mobilità militare ma giudica negativamente il mancato recepimento delle richieste avanzate dal settore in materia di responsabilità, rapporti contrattuali, compensazioni e tutela degli operatori civili.

Per Confetra, il rafforzamento della mobilità militare europea deve trovare un corretto bilanciamento tra esigenze di sicurezza e tutela della competitività delle imprese che garantiscono ogni giorno il funzionamento delle catene logistiche e degli approvvigionamenti dell'Unione.