confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

1946 • 2026

RASSEGNA STAMPA

Ottobre 2026

****CARBURANTI: BLOCCO AUTOTRASPORTO, IMPATTI ANCHE PER PACCHI E CORRISPONDENZA** =**

ADN1138 7 ECO 0 ADN ECO NAZ **CARBURANTI: BLOCCO AUTOTRASPORTO, IMPATTI ANCHE PER PACCHI E CORRISPONDENZA** = Roma, 21 ott.(Adnkronos) - Il blocco dell'autotrasporto crea disagi anche per chi è in attesa di pacchi e corrispondenza. Dopo l'industria alimentare e della ristorazione, la moda, il packaging, i rifornimenti di carburante e lo smaltimento dei rifiuti, diversi player delle spedizioni riportano problemi dovuti al fermo dei tir, soprattutto al Sud. Da e per le regioni di Calabria, Sicilia, Campania, Puglia, Poste Italiane non può garantire regolarmente le consegne di corrispondenza e pacchi, che, spiegano dal Gruppo, pertanto subiranno dei ritardi diffusi a livello nazionale non imputabili alla responsabilità di Poste Italiane. Il servizio sarà ripristinato non appena le condizioni di viabilità lo consentiranno. Amazon Italia riferisce: "Stiamo monitorando la situazione e, in collaborazione con i nostri fornitori di servizi di consegna, continuiamo ad impegnarci per offrire il miglior servizio possibile ai nostri clienti. Con riferimento al contesto attuale, abbiamo riscontrato alcuni impatti nelle aree del Sud Italia". Il fermo colpisce la logistica nella sua totalità. "Ci sono ancora molti blocchi e le merci restano ferme", dice all'Adnkronos Marco Cappa, direttore generale di Confetra. "Il problema esiste e non si sta superando su alcuni territori, nonostante gli impegni e soprattutto le risorse già effettivamente stanziate. Si segnalano problemi sull'healthcare, sulla salute, perché c'è difficoltà" anche nel trasporto di "prodotti sanitari, e questo le nostre aziende lo stanno segnalando. In alcuni casi più urgenti le aziende hanno dovuto chiamare il 112 per essere scortate". Le associazioni degli autotrasportatori (Anita, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai, Fedit, Fiap, Sna Casartigiani, Confcooperative Lavoro e Servizi, Legacoop Produzione e Servizi, Unatras, Assotir) oggi hanno chiesto un intervento "deciso e immediato del ministro Piantedosi per rimuovere i presidi che da giorni stanno bloccando il Sud con impatti ormai non più sostenibili sia per il comparto stesso, sia per il sistema degli approvvigionamenti all'intera collettività, penalizzando gravemente cittadini e imprese. Continuare a bloccare il Paese non è più giustificabile dopo che il Governo ha riaperto il dialogo con la categoria e ha assunto impegni importanti in continuità con l'intesa di Palazzo Chigi". (Alp/Adnkronos)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

la Repubblica.it

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

21/10/2026

TASSA SUI MINI PACCHI EXTRA UE, IL GOVERNO RINVIA ANCORA: I 2 EURO SLITTANO AL 2027

https://www.repubblica.it/economia/2026/10/21/news/tassa_sui_mini_pacchi_extra_ue_il_governo_rinvia_ancora_i_2_euro_slittano_al_2027-425663917/

Un altro rinvio. La tassa da 2 euro sui mini-pacchi extra Ue, voluta dal governo Meloni con la manovra 2026 per frenare l'e-commerce cinese e fare cassa, slitta ancora. Questa volta al primo gennaio 2027. A spostare la scadenza è un emendamento dello stesso governo al decreto Carburanti, all'esame della Camera. Un nuovo passo indietro su una misura che avrebbe dovuto entrare in vigore già all'inizio dell'anno, ma che ha provocato la fuga dei traffici verso altri Paesi europei, mettendo a rischio anche il gettito previsto per lo Stato.
La modifica è contenuta nell'emendamento al decreto Carburanti, che sposta di un altro mese – dal primo dicembre 2026 al primo gennaio 2027 –la decorrenza del contributo sulle spedizioni di valore non superiore a 150 euro provenienti dai Paesi extra Ue.

Il mancato gettito per quest'anno sale così da 40,8 a 61,25 milioni, con ulteriori 20,45 milioni da coprire. Il governo interviene all'interno di un provvedimento dedicato ai carburanti, che aumenta anche di 126,4 milioni le risorse per il credito d'imposta sul gasolio destinato agli autotrasportatori. La tassa sui pacchi resta dunque in vigore sulla carta, ma la sua applicazione viene nuovamente posticipata.

La storia comincia con la legge di bilancio 2026. Il governo introduce il contributo nazionale per contrastare la concorrenza delle piattaforme asiatiche, soprattutto Shein e Temu, e incassare 122,5 milioni nel primo anno, 245 milioni a regime. Ma l'Italia anticipa l'Europa e gli operatori reagiscono spostando voli e sdoganamenti verso Belgio, Paesi Bassi e Ungheria. Le merci raggiungono comunque l'Italia, questa volta via camion, evitando i 2 euro.

Nei primi due mesi dell'anno, secondo i dati delle Dogane richiamati da Confetra, le spedizioni sono crollate di oltre il 50%. A Malpensa sono stati cancellati 81 voli cargo rispetto a quelli programmati. Da qui le proteste della logistica, il ricorso al Tar e i ripetuti interventi del governo per sospendere e rinviare il contributo.

La Confederazione dei trasporti e della logistica ha anche quantificato il possibile danno per l'Erario: mantenendo la tassa italiana insieme al dazio europeo da 3 euro, entrato in vigore a luglio, lo Stato avrebbe incassato 127,6 milioni tra luglio e novembre, contro i 153,1 milioni ottenibili con il solo dazio Ue e senza perdita di traffici. Una differenza di 25,5 milioni, secondo le simulazioni inviate al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti.

Dal primo luglio è già in vigore il dazio europeo da 3 euro sui piccoli acquisti extra Ue. E dal primo novembre si aggiungerà la nuova *handling fee* da 2 euro, fissata dalla Commissione europea per coprire i costi dei controlli doganali.

Due prelievi distinti, ai quali dal primo gennaio rischia di sommarsi anche il contributo italiano. Per un totale che sulla carta arriva a 7 euro. È questa sovrapposizione a preoccupare gli operatori della logistica, che temono un nuovo spostamento dei traffici verso altri hub europei.

Il 25% del dazio Ue resta infatti al Paese in cui avviene lo sdoganamento: se i pacchi destinati all'Italia entrano da Amsterdam o Francoforte, anche quella quota di gettito prende un'altra strada.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

DAGOSPIA

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

21/10/2026

GOVERNO, SVEGLIA: QUI SI BLOCCA IL PAESE! – SI MOLTIPLICANO GLI EFFETTI DELLA PROTESTA DEGLI AUTOTRASPORTATORI, SOPRATTUTTO NELLE REGIONI DEL SUD: OLTRE AGLI SCAFFALI VUOTI NEI SUPERMERCATI, COMINCIANO A SCARSEGGIARE BENZINA E DIESEL, CON LUNGHE CODE AI DISTRIBUTORI IN CAMPANIA – DA BARI A CATANIA FINO A PALERMO: IN ALMENO CINQUE AEROPORTI IL RIFORNIMENTO DI CARBURANTE È A SINGHIOZZO – PROTESTE ANCHE A RAVENNA – CI SONO DISAGI PURE NELLA CONSEGNA DI PACCHI E CORRISPONDENZA. SCATTA L'ALLARME PER IL TRASPORTO DI MEDICINALI – L'APPELLO A SALVINI DEI SINDACI DI NAPOLI E BARI: "LE CITTÀ SONO IN GINOCCHIO, IL MINISTRO ANTICIPI L'INCONTRO DEL 27 OTTOBRE" – IL VIMINALE: "1.339 IDENTIFICATI E 71 DENUNCIATI PER I BLOCCHI STRADALI. POSSIBILI INFILTRAZIONI CRIMINALI"

https://www.dagospia.com/cronache/governo-sveglia-si-blocca-paese-si-moltiplicano-gli-effetti-protesta-491063

(Adnkronos) - Il blocco dell'autotrasporto crea disagi anche per chi è in attesa di pacchi e corrispondenza. Dopo l'industria alimentare e della ristorazione, la moda, il packaging, i rifornimenti di carburante e lo smaltimento dei rifiuti, diversi player delle spedizioni riportano problemi dovuti al fermo dei tir, soprattutto al Sud.

Da e per le regioni di Calabria, Sicilia, Campania, Puglia, Poste Italiane non può garantire regolarmente le consegne di corrispondenza e pacchi, che, spiegano dal Gruppo, pertanto subiranno dei ritardi diffusi a livello nazionale non imputabili alla responsabilità di Poste Italiane.

Il servizio sarà ripristinato non appena le condizioni di viabilità lo consentiranno. Amazon Italia riferisce: "Stiamo monitorando la situazione e, in collaborazione con i nostri fornitori di servizi di consegna, continuiamo ad impegnarci per offrire il miglior servizio possibile ai nostri clienti. Con riferimento al contesto attuale, abbiamo riscontrato alcuni impatti nelle aree del Sud Italia".

Il fermo colpisce la logistica nella sua totalità. "Ci sono ancora molti blocchi e le merci restano ferme", dice all'Adnkronos Marco Cappa, direttore generale di Confetra. "Il problema esiste e non si sta superando su alcuni territori, nonostante gli impegni e soprattutto le risorse già effettivamente stanziate. Si segnalano problemi sull'healthcare, sulla salute, perché c'è difficoltà" anche nel trasporto di "prodotti sanitari, e questo le nostre aziende lo stanno segnalando.
In alcuni casi più urgenti le aziende hanno dovuto chiamare il 112 per essere scortate". Le associazioni degli autotrasportatori (Anita, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai, Fedit, Fiap, Sna Casartigiani, Confcooperative Lavoro e Servizi, Legacoop Produzione e Servizi, Unatras, Assotir) oggi hanno chiesto un intervento "deciso e immediato del ministro Piantedosi per rimuovere i presidi che da giorni stanno bloccando il Sud con impatti ormai non più sostenibili sia per il comparto stesso, sia per il sistema degli approvvigionamenti all'intera collettività, penalizzando gravemente cittadini e imprese.

Continuare a bloccare il Paese non è più giustificabile dopo che il Governo ha riaperto il dialogo con la categoria e ha assunto impegni importanti in continuità con l'intesa di Palazzo Chigi".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

22/10/2026

TASSA SUI PICCOLI PACCHI, NUOVO RINVIO: I 2 EURO SLITTANO AL 2027. MA L'EUROPA VA AVANTI

https://www.uominietrasporti.it/professione/leggi-e-politica/tassa-sui-piccoli-pacchi-nuovo-rinvio-i-2-euro-slittano-al-2027-ma-leuropa-va-avanti/

C'è anche una misura che riguarda direttamente il commercio elettronico e la logistica dei piccoli pacchi nel decreto approvato il 22 ottobre dal Consiglio dei ministri. Passa quasi inosservata tra crediti d'imposta, caro gasolio e sospensione dei leasing, ma interviene su una questione che da mesi agita il settore delle spedizioni internazionali: il contributo italiano di 2 euro sui pacchi provenienti da Paesi extra-UE di valore non superiore a 150 euro viene ulteriormente rinviato, dal 1° dicembre 2026 al 1° gennaio 2027.
La disposizione compare nello schema di decreto visionato da Uomini e Trasporti e modifica il calendario già fissato dal precedente decreto-legge 162 del 17 settembre. Il nuovo termine dovrà essere confermato nella versione pubblicata in Gazzetta Ufficiale.
Si tratta dell'ennesimo rinvio di una misura introdotta con la legge di Bilancio 2026, che avrebbe dovuto trovare applicazione già all'inizio dell'anno. La decorrenza era stata successivamente spostata al 1° luglio, poi al 1° ottobre e infine al 1° dicembre.
La difficoltà non riguarda soltanto l'applicazione tecnica del contributo. Il problema è soprattutto il rapporto tra una tassa nazionale sulle importazioni e un mercato logistico europeo nel quale le merci possono essere sdoganate in uno Stato membro e successivamente distribuite negli altri.

Il contributo italiano di 2 euro è stato concepito per coprire i costi amministrativi delle operazioni doganali relative alle spedizioni di modico valore. La riscossione è affidata all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli al momento dell'importazione definitiva.
Ma una misura applicata soltanto in Italia rischia di produrre un effetto indesiderato: incentivare gli operatori a far entrare le merci nell'Unione europea attraverso aeroporti e piattaforme logistiche situati in altri Paesi, per poi raggiungere il mercato italiano attraverso la distribuzione interna.
È quanto denuncia da mesi Confetra, che ha contestato la tassa anche sul piano giudiziario. Secondo i dati diffusi dalla Confederazione, nei primi mesi del 2026 l'aeroporto di Malpensa avrebbe perso oltre il 50% del traffico e-commerce in importazione, mentre erano state cancellate 81 rotazioni di voli cargo rispetto alla programmazione. Confetra ha collegato questa situazione proprio alle scelte degli operatori internazionali di utilizzare hub situati in Paesi con condizioni doganali più favorevoli. Le merci, in altre parole, continuerebbero a raggiungere i consumatori italiani, ma una parte delle attività di sdoganamento, movimentazione e organizzazione logistica verrebbe trasferita all'estero.
È questa la contraddizione più evidente: una misura pensata per generare entrate potrebbe finire per sottrarre all'Italia attività economiche, occupazione e traffici aeroportuali.
A complicare ulteriormente il quadro è intervenuta la riforma doganale europea. Dal 1° luglio 2026 l'Unione ha eliminato l'esenzione dai dazi precedentemente prevista per le spedizioni di valore non superiore a 150 euro, introducendo un dazio forfettario temporaneo di 3 euro per tipologia di articolo contenuta nelle spedizioni interessate. Non si tratta quindi di 3 euro per ogni pacco: il calcolo dipende dalle categorie merceologiche presenti al suo interno.
A questo primo intervento si affianca la nuova tassa di gestione europea, la cosiddetta Union handling fee, prevista dalla riforma del Codice doganale dell'Unione e destinata a contribuire al finanziamento dei controlli e delle procedure amministrative sulle importazioni effettuate attraverso l'e-commerce.
Il nuovo quadro rende ancora più delicata la posizione del contributo italiano. Occorrerà infatti chiarire se, e a quali condizioni, una tassa nazionale destinata a coprire costi amministrativi doganali possa coesistere con quella europea senza duplicare gli oneri per le medesime attività.
Il rinvio al gennaio 2027 concede quindi un ulteriore margine di tempo per affrontare una questione che riguarda non soltanto il costo delle spedizioni, ma anche l'armonizzazione delle regole europee.
La scelta del Governo evita, per il momento, l'applicazione del contributo italiano di 2 euro dal prossimo dicembre. Non ne dispone però l'abrogazione. Per gli operatori della logistica il punto resta quindi aperto. Un ulteriore rinvio può ridurre nell'immediato l'incertezza e il rischio di nuove deviazioni dei traffici, ma non risolve definitivamente la questione della

competitività degli scali italiani rispetto a quelli degli altri Stati membri. Anche perché, una volta spostati su piattaforme estere, i flussi logistici non tornano necessariamente al punto di partenza alla semplice modifica di una disposizione fiscale. Le imprese programmano collegamenti aerei, magazzini, servizi doganali e reti di distribuzione con orizzonti temporali ben più lunghi di qualche mese.
Il vero nodo, dunque, non è soltanto quando entreranno in vigore i 2 euro italiani, ma se avrà ancora senso applicarli in un mercato europeo che si sta dotando di un proprio sistema comune di gestione e tassazione delle importazioni e-commerce.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

la Repubblica.it

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

23/10/2026

ANDREA CAPPA (CONFETRA): "L'AUTOTRASPORTO VIVE UNA FASE DI EMERGENZA"

https://milano.repubblica.it/cronaca/2026/10/23/news/andrea_cappa_direttore_confetra_autotrasporto_fase_emergenza_blocchi_gasolio_logistica-425668448/

Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che rappresenta le imprese del settore, perché le proteste degli autotrasportatori sono più forti al Sud che al Nord?

«Nel Mezzogiorno il parco veicolare è più vecchio, con una presenza anche di mezzi Euro 3 ed Euro 4, meno efficienti e potenzialmente più costosi in termini di consumi. C'è poi un problema di risorse. Da diversi anni l'autotrasporto beneficia di contributi, come lo sconto sui pedaggi autostradali, riservati, però, ai veicoli Euro 5 e successivi per favorire la transizione ecologica. Al Sud non sempre si è riusciti a stare al passo con l'innovazione e il ricambio dei mezzi. Quindi, alla crisi del gasolio si somma una situazione già difficile».

Dunque, possiamo escludere manifestazioni anche al Nord?

«No, perché quando le proteste sono spontanee è difficile fare previsioni. Al Nord ci sono aziende che vivono situazioni simili a quelle del Sud e che potrebbero essere più inclini a protestare. E ci tengo a precisare che non è che al Nord tutte le imprese di autotrasporto guadagnano moltissimo e al Sud no. Al momento, però, la tensione non ha raggiunto gli stessi livelli. Non si può prevedere quello che succederà perché viviamo una situazione di emergenza. Se tra un mese il prezzo del gasolio dovesse aumentare ulteriormente del 20 per cento, non sappiamo cosa potrebbe succedere. Intanto, il governo ha dato una risposta».

Le misure sono sufficienti a rispondere alle difficoltà delle imprese?

«Il quadro è migliorato perché il provvedimento rende immediatamente disponibili le risorse stanziate a maggio, ma non ancora accessibili finora, e ne aggiunge altre. Inoltre, introduce alcune modifiche richieste dalle associazioni dell'autotrasporto. Mi stupirebbe se le proteste non si fermassero adesso che è arrivato un intervento».

Condivide i blocchi stradali al Sud?

«Non siamo mai favorevoli ai fermi, anche se comprendiamo i motivi del malcontento. Non abbiamo mai proclamato un fermo, perché non fa parte della nostra filosofia. E c'è differenza tra proteste spontanee che lasciano lavorare le persone, e i blocchi che impediscono di lavorare a chi vorrebbe farlo. Questi non sono accettabili».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

la Repubblica.it

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

23/10/2026

Pomodori, arance, uva i primi effetti dei blocchi arrivano anche a Milano

Le tipologie di merci che iniziano a scarseggiare e i rincari: l'onda lunga del fermo dei tir al Sud per commercio e mense a scuola

di PIETRO PIGA



Primi buchi negli scaffali di un supermercato. Ma Esselunga assicura: «Non ci sono criticità»

I blocchi dei trasporti nel Sud si fanno sentire anche a Milano, ma non dappertutto allo stesso modo. All'Ortomercato, in questi giorni, bisogna girare un po' di più per trovare i pomodori, soprattutto datterini e ciliegini, che arrivano in gran parte dalle regioni meridionali e scarseggiano. E quando si trovano, costano di più. Nei supermercati, per ora, gli scaffali sono quasi tutti pieni. I dettaglianti, invece, devono fare i conti con gli approvvigionamenti più complicati e i rincari. Intanto, c'è chi si organizza per andare a caricare la merce direttamente al Sud e chi aumenta gli acquisti dall'estero.

All'Ortomercato gli arrivi si sono ridotti. «Questa settimana, rispetto a una normale, la merce acquistata in Italia è diminuita del 20 per cento. All'interno di questo dato, però, i prodotti acquistati al Sud sono calati del 60 per cento», spiega Federico Zunino, direttore del Mercato alimentare di Sogemi. Le mancanze più evidenti hanno riguardato pomodori, agrumi, uva e alcune insalate. «Tutti gli operatori si stanno attivando per evitare che manchi la merce. In alcuni casi, qualcuno ha preso il furgone, è andato al Sud a caricare la merce e l'ha portata al Nord», aggiunge. Per compensare la riduzione degli arrivi, gli operatori hanno aumentato gli acquisti dalle altre parti d'Italia e dall'estero, in particolare dalla Spagna.

Le difficoltà riguardano anche i fruttivendoli, che ogni giorno devono procurarsi la merce da rivendere nei propri negozi. «Fino a mercoledì, il mercato rispondeva bene alle nostre esigenze. I prodotti erano presenti, magari non in quantità elevate, ma c'erano», racconta Gianfranco Gentile, presidente dell'Associazione dettaglianti ortofrutticoli di Confcommercio Milano, Lodi, Monza e Brianza. Da allora, trovare quello che serve è diventato più complicato. «Dobbiamo girare un po' per trovare i prodotti del Sud che ci interessano e, nel frattempo, sono arrivati gli aumenti sui prezzi d'acquisto. Si attestano intorno al 10-20 per cento e riguardano pomodori, clementine e uva», precisa. I ritardi nelle consegne possono compromettere anche la freschezza degli alimenti più delicati. «Ho avuto problemi con alcuni frutti di bosco che arrivavano dal Sud e, a causa del fermo, hanno impiegato un giorno in più per arrivare e il prodotto si è alterato», prosegue.

Nei supermercati, invece, le conseguenze sono più contenute. «Gli effetti dei blocchi hanno inciso in misura marginale sul Nord. Ci sono stati un paio di giorni di ritardo nelle consegne dell'uva dalla Puglia, mancate consegne di prodotti della Calabria, in particolare le clementine, e della Sicilia, come le zucchine», osserva Carlo Alberto Buttarelli, presidente di Federdistribuzione. «Per il momento le imprese del Nord non hanno avuto necessità di compensare le forniture – sottolinea – perché c'è stato solo qualche piccolo ritardo».

All'Ortomercato e nei fruttivendoli crollo dei prodotti dalle regioni interessate dalla protesta Milano Ristorazione cerca soluzioni alternative

Esselunga non segnala problemi nella disponibilità degli alimenti. «Non abbiamo evidenza di criticità. Gli assortimenti a scaffale ci sono. Ma stiamo in allerta». L'azienda, inoltre, fa sapere che «non si registrano rincari dei prezzi riconducibili alle difficoltà nei trasporti».

Le conseguenze dei blocchi si fanno sentire anche nelle mense scolastiche milanesi, il cui servizio di refezione è affidato a Milano Ristorazione. Il presidente Davide Dell'Acqua spiega che «le difficoltà nel settore dei trasporti stanno avendo alcune ricadute sull'approvvigionamento di specifiche derrate» e che l'azienda interverrà «con soluzioni temporanee e mirate per assicurare la continuità del servizio e mantenere invariati i presidi di qualità e sicurezza alimentare». La vicesindaca Anna Scavuzzo, con delega alla Food Policy e all'Educazione, richiama l'attenzione sui rincari: «Il Sud vive tensioni e difficoltà, lo sciopero degli autotrasportatori e la carenza di gasolio sono la spia di una crisi profonda. Gli effetti si vedono anche a Milano, dove aumentano i prezzi delle derrate alimentari per i cittadini e chi acquista grandi quantità».

Il tuo lascito alla Fondazione Ospedale Pediatrico Meyer.

NEL TUO GESTO IL LORO FUTURO.

Aiutare qualcuno che non si conosce è il gesto più umano che c'è, soprattutto se quel qualcuno è un bambino. Con il tuo lascito testamentario garantirai a tanti piccoli pazienti la speranza di un futuro in salute.

Fondazione Ospedale Pediatrico Meyer

CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO

Visita il sito lasciti.fondazionemeyer.it o scansiona il QR code. Per maggiori informazioni contattaci al numero 349 45 44 743

L'INTERVISTA

di PIE.PI.



Andrea Cappa di Confetra

Andrea Cappa "L'autotrasporto vive una fase di emergenza"

Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che rappresenta le imprese del settore, perché le proteste degli autotrasportatori sono più forti al Sud che al Nord?

«Nel Mezzogiorno il parco veicolare è più vecchio, con una presenza anche di mezzi Euro 3 ed Euro 4, meno efficienti e potenzialmente più costosi in termini di consumi. C'è poi un problema di risorse. Da diversi anni l'autotrasporto beneficia di contributi, come lo sconto sui pedaggi autostradali, riservati, però, ai veicoli Euro 5 e successivi per favorire la transizione ecologica. Al Sud non sempre si è riusciti a stare al passo con l'innovazione e il ricambio dei mezzi. Quindi, alla crisi del gasolio si somma una situazione già difficile».

Dunque, possiamo escludere manifestazioni anche al Nord?

«No, perché quando le proteste sono spontanee è difficile fare previsioni. Al Nord ci sono aziende che vivono situazioni simili a quelle del Sud e che potrebbero essere più inclini a protestare. E ci tengo a precisare che non è che al Nord tutte le imprese di autotrasporto guadagnano moltissimo e al Sud no. Al momento, però, la tensione non ha raggiunto gli stessi livelli. Non si può prevedere quello che succederà perché viviamo una situazione di emergenza. Se tra un mese il prezzo del gasolio dovesse aumentare ulteriormente del 20 per cento, non sappiamo cosa potrebbe succedere. Intanto, il governo ha dato una risposta».

Le misure sono sufficienti a rispondere alle difficoltà delle imprese?

«Il quadro è migliorato perché il provvedimento rende immediatamente disponibili le risorse stanziate a maggio, ma non ancora accessibili finora, e ne aggiunge altre. Inoltre, introduce alcune modifiche richieste dalle associazioni dell'autotrasporto. Mi stupirebbe se le proteste non si fermassero adesso che è arrivato un intervento».

Condivide i blocchi stradali al Sud?

«Non siamo mai favorevoli ai fermi, anche se comprendiamo i motivi del malcontento. Non abbiamo mai proclamato un fermo, perché non fa parte della nostra filosofia. E c'è differenza tra proteste spontanee che lasciano lavorare le persone, e i blocchi che impediscono di lavorare a chi vorrebbe farlo. Questi non sono accettabili».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

Il resoconto del seminario Adm

Autotrasporto, i benefici sul gasolio e la dichiarazione più complicata di sempre

Il tema dei benefici fiscali nel settore dell'autotrasporto è stato al centro del seminario dell'Agenzia delle Dogane di Roma "Il trattamento fiscale del gasolio per autotrazione".

Il sistema dei benefici fiscali per gli autotrasportatori è denso di adempimenti e tecnicismi. La continua rimodulazione delle aliquote di accisa sul gasolio autotrazione e Hvo negli ultimi mesi, ad opera del Governo per fronteggiare il caro gasolio *(v. Staffetta 6/10)*, e l'obbligo di invio esclusivamente telematico dal 1° ottobre 2026 hanno reso la dichiarazione degli autotrasportatori per il terzo trimestre 2026 abbastanza complicata per gli operatori del settore *(v. Staffetta 5/10)*.

Nel corso del seminario "Il trattamento fiscale del gasolio per autotrazione", tenutosi a Roma mercoledì mattina nella sede della Direzione Territoriale per il Lazio e l'Abruzzo a Villa Sforza, si sono svolti gli interventi tecnici dell'Agenzia delle Dogane e testimonianze aziendali di Unindustria, Confetra e Fedit per cercare di superare le difficoltà emerse.

Dall'excursus storico di **Massimo Antonelli**, dirigente dell'Ufficio Tecnico della Direzione Territoriale Lazio e Abruzzo, sull'origine del beneficio sul gasolio per gli autotrasportatori - partendo dal Protocollo di Kyoto del 1997, Carbon Tax ed evoluzione del quadro successivo, Direttiva Ue 2003/96, la definizione di "gasolio commerciale" nella legge 225/2016 e introduzione dell'art. 24/ter del Testo Unico delle Accise - si è passati all'intervento di Alessandro Bonci (Area Dogane e Accise, energie ed alcoli dell'Ufficio Tecnico della Direzione Territoriale Lazio e Abruzzo), che ha fatto il punto sulla riorganizzazione degli uffici dell'Agenzie di Lazio e Abruzzo e relative competenze, le novità introdotte dalla nota n. 642547 del 30 settembre, l'invio della dichiarazione esclusivamente per via telematica.

Andrea Porcelli, responsabile dell'Area Servizi generali e relazioni con il pubblico Uadm Lazio1, ha fornito chiarimenti sul funzionamento del Sistema Telematico Doganale (Std): l'infrastruttura telematica delle Dogane che consente agli operatori economici e ai soggetti autorizzati di trasmettere, ricevere e consultare in modalità elettronica dichiarazioni, messaggi e documenti relativi ai processi doganali (accise e scambi intracomunitari) secondo tracciati record e procedure definite. Inoltre ha spiegato, passo dopo passo ed entrando nei dettagli, come compilare i vari quadri per poter procedere all'invio telematico dei dati.

Per **Claudio Evangelista**, del Reparto Territoriale di Giulianova Uadm Abruzzo, si tratta della dichiarazione più complicata di sempre a causa del continuo aggiornamento dell'aliquota di accisa del gasolio e dell'Hvo negli ultimi mesi, perché si è passati dalla compilazione di 2 a 15 quadri.

Valter Vomiero, presidente Confetra Lazio e consigliere Fedit, ha illustrato i vantaggi della presentazione telematica per gli operatori economici. Confetra è a favore di



semplificazione e digitalizzazione. Grazie ad essa è possibile pagare i diritti doganali a livello nazionale con un "click" e operare anche a livello comunitario.

Cristiana Marrone, responsabile Area tributi e Dogane Confetra-Fedit, ha rappresentato le criticità sulla gestione del credito d'imposta in compensazione per il settore dell'autotrasporto.

Tornando sulla dichiarazione più complicata di tutto l'anno Marrone ha sottolineato che non è per colpa o per volontà dell'Agenzia delle Dogane, ma per il momento storico e geopolitico caratterizzato da una serie di decreti che hanno modificato, anche per pochi giorni, le aliquote di accisa. I 15 quadri da compilare e la difficile gestione dell'extra-rete rendono necessario presentare proposte di semplificazione e digitalizzazione. La presentazione telematica del modello per il terzo trimestre è stata accolta con favore, ma ci sono state diverse criticità operative. È stata accolta con favore la riduzione del perfezionarsi del silenzio/assenso da 60 a 30 giorni, anche se nella gestione del credito non si riesce a fruire del credito allo scattare dei 30 gg per le difficoltà per ottenere l'autorizzazione Edi e a compilare i 15 quadri. Il credito di imposta con il sistema di accise mobili ha creato un paradosso per gli autotrasportatori, che hanno visto il beneficio ridursi in contemporanea con il ribasso delle aliquote, generando di fatto un extra-costo. Il Governo è intervenuto concedendo un credito di imposta straordinario nell'ultimo Decreto Carburanti per i mesi di agosto e settembre. Le criticità riguardano anche la gestione dell'Hvo, che molte flotte aziendali usano in ottica green, perché molti decreti degli ultimi mesi non hanno contemplato questa tipologia di rifornimento. Duplicare i quadri può aumentare il rischio di errore e la dichiarazione ha rilevanza penale. Non

Il resoconto del seminario Adm

tutte le imprese di autotrasporto sono in fase di digitalizzazione avanzata ed hanno difficoltà ad avere le credenziali Edi. La possibilità di avere una delega unificata per il fornitore di servizi per più imprese eviterebbe che quest'ultimo sia costretto a effettuare la procedura diverse volte.

La scadenza del 2 novembre è troppo breve per la presentazione della domanda, ma il termine di prescrizione è di 2 anni e non c'è una sanzione.

Marrone propone la possibilità di mutuare il sistema del 730 precompilato per quei dati, come targhe e parco veicolare, che non mutano in tempi brevi. Così non ci sarebbe bisogni di ripresentarli ogni volta.

Per **Giovanni Turriziani**, vicepresidente Unindustria con delega alla green economy, c'è una evoluzione verso la digitalizzazione che va messa a punto, perché alle aziende va agevolato e semplificato il lavoro affinché sia costante, ordinario e soggetto a controllo ma anche veloce. Quando si fanno i processi di digitalizzazione non si deve guardare solo dal lato della PA, ma anche ai benefici a cascata per chi nel tempo va a compilare i modelli.

Oggi manuale va evitata in tutti i modi. La possibilità di creare piattaforme intermedie per estrarre i dati dai database e caricarli sopra eviterebbe la manualità (e quindi gli errori). Sul fatto dei 30 giorni di silenzio/assenso, per alcune aziende è un respiro e sarebbe auspicabile che la misura, definita straordinaria e temporanea, diventi strutturale. Una volta l'Agenzia delle Dogane per i controlli minori operava più sul campo presso le aziende. Ora, caricando i dati, l'Agenzia beneficia di un risparmio di tempo perché non deve più farsi consegnare le fatture. Ora bisogna pensare alla riduzione di tempo anche per le aziende con piccole messe a punto che, nell'ottica della transizione digitale, nell'ottica del maggior controllo, nell'ottica della velocità devono portare ad un minor impatto, ad un minor errore, ad una minore quantità di lavoro. Turriziani ha portato come l'esempio l'e-Das e il Registro Telematico dei Carburanti su trasporto e commercializzazione carburanti. La digitalizzazione, come principio di semplificazione per l'amministrazione ma anche per il contribuente, deve essere completa a 360 gradi e mai con un doppio binario. Se è una procedura è digitale, lo deve essere al 100%: non può essere una parte digitale e l'altra cartacea. Non può girare l'autista ancora con la carta, oltre all'e-Das. Stesso discorso per il Registro Telematico. In conclusione bisogna andare 100% telematico per semplificare il lavoro e indicare una data di scadenza per il regime cartaceo, come avvenuto per il credito di imposta. La digitalizzazione, in conclusione, deve essere utile anche per l'utente perché con correttivi e messe a punto si recuperano tante ore anche nelle aziende. **(C.B.)**

© Riproduzione riservata

PER CONFRONTARE I PROPRI PREZZI CON QUELLI DELLA CONCORRENZA



STAFFETTA PREZZI

Staffetta Prezzi è un bisettimanale che, attraverso una rilevazione delle quotazioni praticate dalle compagnie ai rivenditori di prodotti petroliferi, **consente** agli abbonati alla Staffetta, con un supplemento sul prezzo dell'abbonamento, **di avere in esclusiva una serie di indicazioni sui prezzi e sul loro andamento** per aggregazioni geografiche (Nord, Centro, Sud e Isole) e **su un ampio ventaglio di prodotti**: benzina, gasoli (auto, agricolo, riscaldamento, motopesca ed artico) o.c. fluido e o.c. denso Btz.

Un servizio indispensabile per confrontare i propri prezzi con quelli della concorrenza e per spuntare le migliori condizioni di mercato.

PER INFORMAZIONI: UFFICIO ABBONAMENTI
Tel. +39 065741208 fax +39 065754906 e-mail: abbonamenti@staffettaonline.com

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

AIRCARGOITALY

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

23/10/2026

RINVIATA AL 1 GENNAIO 2027 LA TASSA ITALIANA SUI 'PICCOLI PACCHI'

https://www.aircargoitaly.com/rinviata-al-1-gennaio-2027-la-tassa-italiana-sui-piccoli-pacchi/

Dopo che il Decreto Carburanti di settembre – al secolo il n. 162 del 17 settembre – già ne aveva posticipato il rinvio al 1 dicembre 2026, l'entrata in vigore della tassa italiana di euro sui 'piccoli pacchi' slitterà ora al 1 gennaio 2027.
A posticipare la scadenza è ora un emendamento di governo – quindi di pressoché scontata approvazione – presentato ieri in fase di conversione in legge dello stesso Dl.
Un risultato gradito a Confetra – che sin da subito aveva espresso la propria netta avversione nei confronti della misura, introdotta inizialmente con la Legge di Bilancio 2026 e poi oggetti di numerosi differimenti – che tuttavia non lo ritiene sufficiente. "Chiederemo l'abrogazione della norma" ribadisce ad AIR CARGO ITALY il direttore generale Andrea Cappa. L'occasione giusta potrebbe essere proprio la prossima legge di bilancio, che dovrebbe essere trasmessa alle Camere a inizio novembre.
L'ennesimo rinvio deciso dal governo italiano arriva dopo che, lo scorso 1 luglio, è invece diventato effettivo il dazio Ue da 3 euro, che negli ultimi mesi in parte ridisegnato i flussi di e-commerce dalla Cina verso l'Europa, e in attesa che a novembre entri in vigore anche la handling fee comunitaria, del valore di 2 euro per articolo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

Economy

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

23/10/2026

PACCHI EXTRA UE, L'ITALIA PRENDE TEMPO SUI 2 EURO: A GENNAIO IL RISCHIO DI UN CONTO DA 7 EURO

https://www.economymagazine.it/pacchi-extra-ue-litalia-prende-tempo-sui-2-euro-a-gennaio-il-rischio-di-un-conto-da-7-euro/

Il contributo da 2 euro sulle spedizioni extra Ue di valore fino a 150 euro partirà il 1° gennaio 2027, secondo il nuovo decreto approvato dal Consiglio dei ministri. Intanto le dichiarazioni d'importazione sono diminuite del 31% nei primi nove mesi dell'anno e Bruxelles prepara un sistema comune di prelievi doganali.

La tassa italiana sui mini-pacchi provenienti da Paesi extra Ue slitta ancora. Il Consiglio dei ministri del 22 ottobre ha approvato un nuovo differimento del contributo doganale da 2 euro sulle spedizioni di modico valore, spostando la decorrenza dal 1° dicembre 2026 al 1° gennaio 2027. La misura è inserita nel decreto legge che comprende interventi di sostegno all'autotrasporto, all'agricoltura e alla pesca, in un provvedimento nel quale il tema delle importazioni legate al commercio elettronico si intreccia con quello della competitività delle infrastrutture logistiche italiane. Il nuovo rinvio, riportato dal comunicato finale di Palazzo Chigi e dalle agenzie di stampa, non cancella il contributo, ma concede agli operatori un altro mese prima dell'entrata in vigore. Resta inoltre da verificare il testo definitivo del decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale. È il quarto slittamento della misura prevista dalla legge di Bilancio 2026: il calendario originario è stato progressivamente spostato dal 1° gennaio al 1° luglio, poi al 1° ottobre, quindi al 1° dicembre e infine al prossimo gennaio.

La proroga ha anche una dimensione finanziaria precisa. Ogni mese di sospensione del contributo comporta, secondo le stime riportate dalle fonti economiche, 20,4 milioni di euro di minori entrate attese. Si tratta di una cifra previsionale, non di un ammanco già contabilizzato nei conti pubblici, ma consente di misurare il peso del continuo slittamento sul gettito previsto. Il contributo nazionale è stato concepito per coprire i costi amministrativi associati alla gestione doganale delle spedizioni di modico valore: riguarda i pacchi provenienti da fuori dell'Unione europea con valore non superiore a 150 euro e prevede un prelievo fisso di 2 euro. La scelta di rinviarne ancora l'applicazione si colloca però in un contesto in cui il Governo deve tenere insieme due obiettivi non necessariamente coincidenti: ottenere risorse attraverso il prelievo e non penalizzare gli operatori che gestiscono l'ingresso delle merci in Italia. Il problema, per il sistema economico, è che il gettito potenziale non rappresenta l'unico parametro da considerare. Se l'introduzione di un costo nazionale induce una parte dei flussi a passare attraverso altri Paesi europei, il bilancio complessivo può comprendere anche minori attività aeroportuali, servizi doganali trasferiti altrove e una riduzione del valore aggiunto generato sul territorio italiano.

Il rinvio arriva mentre le spedizioni extra Ue di piccolo valore mostrano già una contrazione significativa. Secondo i dati riferiti dal direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Roberto Alesse, e riportati dal Corriere della Sera, nei primi nove mesi del 2026 le dichiarazioni di importazione relative a queste spedizioni sono diminuite del 31% rispetto allo stesso periodo del 2025, con quasi 22 milioni di dichiarazioni in meno. Il confronto in valori assoluti è altrettanto indicativo: tra il 1° gennaio e il 28 settembre 2025 erano state registrate 69.649.117 dichiarazioni, contro le 47.874.392 dello stesso intervallo del 2026. La flessione, tuttavia, non può essere attribuita interamente alla tassa italiana, che non è ancora entrata in vigore. Una parte del calo era già emersa nel primo semestre, quando le dichiarazioni risultavano diminuite di circa il 20%; dopo l'introduzione del dazio europeo da 3 euro, il 1° luglio, si è verificata un'ulteriore contrazione di circa il 10%. Il quadro suggerisce quindi che il mercato stia già reagendo al cambiamento delle condizioni economiche e regolatorie delle importazioni, ma non consente di isolare un'unica causa. Per le imprese del commercio elettronico e per gli operatori logistici, la questione è capire quanto pesino i nuovi costi, quanto incidano le scelte di acquisto dei consumatori e quanto traffico venga effettivamente dirottato su altre rotte.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

SUPPLYCHAINITALY

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

23/10/2026

SLITTA DI NUOVO L'ENTRATA IN VIGORE DELLA TASSA ITALIANA SUI 'PICCOLI PACCHI'

https://www.supplychainitaly.it/2026/10/23/slitta-di-nuovo-lentrata-in-vigore-della-tassa-italiana-sui-piccoli-pacchi/

Dopo che il Decreto Carburanti di settembre – al secolo il n. 162 del 17 settembre – già ne aveva posticipato il rinvio al 1 dicembre 2026, l'entrata in vigore della tassa italiana di euro sui 'piccoli pacchi' slitterà ora al 1 gennaio 2027.
A posticipare la scadenza è ora un emendamento di governo – quindi di pressoché scontata approvazione – presentato ieri in fase di conversione in legge dello stesso Dl.
Un risultato gradito a Confetra – che sin da subito aveva espresso la propria netta avversione nei confronti della misura, introdotta inizialmente con la Legge di Bilancio 2026 e poi oggetti di numerosi differimenti – che tuttavia non lo ritiene sufficiente. "Chiederemo l'abrogazione della norma" ribadisce ad AIR CARGO ITALY il direttore generale Andrea Cappa. L'occasione giusta potrebbe essere proprio la prossima legge di bilancio, che dovrebbe essere trasmessa alle Camere a inizio novembre.
L'ennesimo rinvio deciso dal governo italiano arriva dopo che, lo scorso 1 luglio, è invece diventato effettivo il dazio Ue da 3 euro, che negli ultimi mesi in parte ridisegnato i flussi di e-commerce dalla Cina verso l'Europa, e in attesa che a novembre entri in vigore anche la handling fee comunitaria, del valore di 2 euro per articolo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

SPECIALE PORTO
Ravenna

Associazione Ravennate Spedizionieri
Arsi, ottant'anni di storia e di crescita legata al porto

La celebrazione ha riunito al Museo Classis, davanti a una sala gremita, rappresentanti delle istituzioni, delle imprese e della comunità portuale. Annagiulia Randi ha richiamato le sfide della professione

Ottant'anni di storia e una professione chiamata a confrontarsi con cambiamenti sempre più rapidi: dalle tensioni geopolitiche che modificano le rotte commerciali alla concorrenza internazionale, fino alle nuove tecnologie e alla trasformazione delle catene logistiche. Sono stati questi i temi al centro della celebrazione degli 80 anni di Arsi, l'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali, che il 12 ottobre ha riunito al Museo Classis, davanti a una sala gremita, rappresentanti delle istituzioni, delle imprese e della comunità portuale. Un anniversario che ha permesso di ripercorrere la crescita del porto di Ravenna. Nata nell'aprile 1946 come Gruppo degli Spedizionieri all'interno dell'Unione dei Commercianti, Arsi ha accompagnato la ricostruzione, la nascita di Sapir nel 1957, lo sviluppo del porto San Vitale e oggi il Ravenna Port Hub.

In questo percorso, le merci movimentate sono passate dalle 46mila tonnellate del 1946 a circa 28 milioni del 2025. Dal 1995 l'associazione porta l'attuale denominazione. Ad aprire i lavori è stata la presidente Annagiulia Randi, che ha ripercorso gli ottant'anni dell'associazione e il suo legame con il porto, richiamando le sfide di una professione che nel tempo è profondamente cambiata. Lo spedizioniere oggi coordina catene logistiche internazionali e opera in uno scenario segnato da instabilità geopolitica, gigantismo navale e crescente integrazione dei servizi dei grandi armatori.

L'IMPEGNO

Le merci movimentate passate dalle 46mila tonnellate del 1946 a a 28 milioni del 2025



La celebrazione degli 80 anni di Arsi, l'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali, che il 12 ottobre ha riunito al Museo Classis rappresentanti delle istituzioni, delle imprese e della comunità portuale. Al centro la presidente Annagiulia Randi

Per Arsi è essenziale che le imprese italiane conservino un ruolo attivo nell'organizzazione dei traffici, senza essere relegate a semplici esecutrici di scelte compiute all'estero. Alla celebrazione erano presenti il sindaco Alessandro Barattoni, il prefetto Raffaele Ricciardi, l'assessora regionale a Infrastrutture e Trasporti Irene Priolo, il presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo, il presidente di Assoporti Roberto Petri, il direttore marittimo dell'Emilia-Romagna Maurizio Tattoli e il segretario generale della Camera di commercio di Ferrara Ravenna Mauro Giannattasio.

La competitività del sistema logistico italiano è stata al centro del confronto con Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi, Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, e Donato Liguori, direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il dibattito ha affrontato la concorrenza dei porti del Nord Europa e la riforma della governance portuale. Il ruolo dell'Alto Adriatico nei nuovi equilibri dei traffici mediterranei e nelle nuove rotte del commercio marittimo, e le leve future della competitività, sono stati approfonditi attraverso lo studio presentato da Alessandro Panaro, capo servizio Maritime&Energy di SRM, a cui è seguita l'analisi geopolitica di Pietro Figuera della rivista Domino. Le conclusioni sono state affidate al vicepresidente Arsl Marco Battaglia. La serata è proseguita con lo spettacolo teatrale e musicale 'Di ferro, ruggine e Sale'.

Seguendo i cambiamenti

IL FUTURO



Gli scenari e le nuove tecnologie

La professione è chiamata oggi a confrontarsi con cambiamenti sempre più rapidi: dalle tensioni geopolitiche che modificano le rotte commerciali alla concorrenza internazionale, fino alle nuove tecnologie e alla trasformazione delle catene.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

LA STAMPA

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

26/10/2026

L'ECONOMIA DEL LUNEDÌ

Pacchi e contropacchi

I punti

1. Dal primo novembre arriva la tassa di gestione per i costi dei servizi doganali. Sui pacchi da Paesi extra-Ue scatta il prelievo di due euro+Iva
2. A questa nuova tassa si somma il dazio forfettario di tre euro introdotto dal primo luglio sulle spedizioni sotto i 150 euro di valore
3. In tutto, il contributo richiesto è di almeno cinque euro a cui si aggiungerebbe il prelievo di due euro introdotto dall'Italia
4. Più caro il sistema delle notifiche Su 8,9 milioni di alert, solo 1,5 milioni sono digitali L'invio analogico può subire spese extra



GETTY IMAGES/SORBETTO

Da novembre la tassa europea da 2 euro ad articolo spedito da Paesi extra-Ue, che si somma al dazio da 3 euro
L'imposta già in vigore ha ridotto del 39% i colli low cost tra luglio e agosto. E aumentano le spese di notifica

IL DOSSIER

ANNA MARIA ANGELONE

Fare shopping online diventa più costoso e risparmiare sui prossimi regali natalizi più difficile. Dal primo novembre, infatti, scatta la seconda "gabella" sui pacchi in arrivo da un paese extra-Ue. Si tratta della cosiddetta "tassa di gestione" per coprire i costi delle operazioni doganali.

Il prelievo, pari a due euro più Iva, vale su ogni prodotto acquistato online e spedito da un paese extra-Ue. In questo caso, precisano le linee guida di Bruxelles, indipendentemente dal valore ma sempre calcolato per articolo e senza rimborso in caso di reso (eccetto per l'Iva).

La nuova imposizione si somma al dazio forfettario di tre euro sui mini-pacchi, inferiori a 150 euro di valore, introdotto dal primo luglio e in vigore fino al primo luglio 2028.

Il termine "articolo" non coincide necessariamente con il singolo prodotto fisico nel pacco: se una spedizione ha cinque magliette si pagano i due tributi una volta mentre raddoppiano con cinque magliette e un orologio. E così via.

Ai fini del calcolo, dunque, vale la voce merceologica. Ma rileva anche la descrizione e, quando richiesto, l'origine. In pratica, il dazio di tre euro e la tassa di due euro vengono applicati per ciascuna riga della dichiarazione doganale e il conteggio dipende anche da come questa è compilata (per esempio, materiali tessili diversi) nonché dal regime Iva (addebitata al cliente all'acquisto o riscossa allo sdoganamento).

Slitta per la quarta volta, invece, il contributo italiano sui pacchi low-cost (sempre sotto i 150 euro): un prelievo di ulteriori due euro, inserito nella precedente finanziaria come ristoro per le operazioni di dogana. L'avvio, con un emendamento nel decreto legge sulle risorse per l'autotrasporto, è stato ora spostato al 1° gennaio 2027. Resta il nodo delle coperture: il gettito atteso era di 122,5 milioni nel 2026 e 245 milioni nel 2027.

Va chiarito che si tratta di due pretese diverse: la tassa europea è calcolata per articolo doganale e con Iva, quella nazionale è per singola spedizione, a titolo di "onere amministrativo" e senza Iva. Ma, se non abolita, si tradurrà in una tripla "gabella" su ogni merce. In soldoni: un ordine online di tre magliette e un caricabatterie da una piattaforma extra-Ue, dichiarato con due articoli, sfilerà un extra di oltre 14 euro, a seconda del regime Iva applicato. Inevitabilmente riversato (almeno in parte) sul consumatore finale.

«Per acquistare prodotti online si arriverà a pagare, a titolo di balzelli vari, più del prodotto stesso: ovviamente, non potendo farsi carico di tali costi doganali, i venditori li trasferiranno sui consumatori» lamenta Stefano Zerbi, portavoce Codacons. «Se entrerà in vigore anche la tassa italiana sui pacchi, l'addebito aggiuntivo sarebbe di sette euro più Iva solo su un articolo. Come se non bastasse, non c'è diritto al rimborso per un reso se non per l'Iva. Ma ci attendiamo procedure così complicate da scoraggiare anche l'utente combattivo. Di fatto, non ci sarà più convenienza a comprare online un prodotto economico: un enorme regalo alla lobby dei commercianti con il rischio di rincari dei prezzi al dettaglio, visto che si riduce la concorrenza». Ma come sta andando?

L'avvio del dazio forfettario ha più che dimezzato, rispetto a luglio 2025, i pacchi low-cost. Nel mirino, soprattutto i marketplace cinesi: da qui, il soprannome di "tassa anti-Shein e anti-Temu". Per l'Italia, nel bimestre di luglio-agosto, il calo registrato è stato pari al 39%, con una tassazione media per singola spedizione di circa 8,66 euro.

«Parte del traffico fatica a proseguire e sono scomparsi gli articoli di pochi euro» spiega Andrea Cappa, direttore generale di Confetra. «Per il resto, ci sono spedizioni di più articoli accorpati, così da superare i 150 euro, e con un rappresentante fiscale nell'Ue. Non c'è dubbio che l'incremento dei costi per i consumatori c'è stato e va sottolineato. Ma quelle merci passavano dalle maglie mentre altri pagavano. Ora, il binario è unico e uguale per tutti».

Nel frattempo, dal 21 settembre, è stato ritoccato anche il costo delle notifiche per recapitare raccomandate di multe stradali, avvisi di pagamento o altro atto della Pa tramite Send. Un onere, il più delle volte, travasato dagli enti mittenti al destinatario. Non senza paradossi.

Intanto, perché il costo della notifica cartacea dipende dal tipo di missiva, dal peso, dai tentativi di recapito ma anche (non senza disparità) dalla zona: la stessa raccomandata per atti giudiziari entro i 20 grammi, in Piemonte costa 8,75 euro, in Lombardia ed Emilia-Romagna 8,55, nelle Marche 9,32, in Campania e Sicilia 8,06 euro.

Inoltre, la nuova piattaforma Send funziona bene per la notifica digitale (sebbene anche la procedura dematerializzata comporti un costo fino a due euro). Ma, in un paese di molti senior e scarsa dimestichezza digitale, questa via non è così scontata.

A certificare la realtà è l'ultima relazione della Corte dei conti sulla gestione: degli 8,9 milioni di notifiche circa 7,4 milioni seguono l'invio analogico mentre circa 1,5 milioni seguono l'invio digitale. Di conseguenza, i ricavi Send pari a 54,14 milioni di euro al 31 dicembre 2024 sono per lo più da notifiche analogiche ovvero cartacee tradizionali. Ma non è tutto.

Il sistema prevede la consegna fisica di una comunicazione e della successiva conferma di notifica avvenuta. Ma, per visionare il documento (per esempio, un verbale di una sanzione stradale con l'importo da versare o le modalità di ricorso), il cittadino è tenuto a collegarsi alla piattaforma o utilizzare l'app. In alternativa, prenotare il servizio di stampa presso un punto di ritiro Send. Il paradosso è che, al momento del pagamento, si trova comunque addebitate le (salate) spese di notifica. Insomma, il postino suona sempre due volte ma per sapere che cosa ha portato bisogna sbrigarsela da soli. E, in ogni caso, aprire il portafoglio. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI CHIAVE

Le nuove regole sui pacchi

2 euro + Iva
La "**Union handling fee**", cioè la **tassa doganale di gestione** prevista a livello Ue dal primo novembre

3 euro
Il dazio forfettario Ue sui mini pacchi
- Si applica a **spedizioni** di merci **inferiori a 150 euro** da paesi extra-Ue
- **Vale fino al 2028** per alcune categorie merceologiche

2 euro
Il **contributo** dell'Italia sulle spedizioni

Il **gettito** che era stato **stimato** da questo tributo italiano nell'ultima finanziaria (in milioni di euro)



Le **merci a basso costo** sul mercato europeo nell'ultimo anno (in miliardi di euro)



50% in **Belgio e Olanda**, il **dazio doganale** introdotto dal 1° luglio ha quasi **dimezzato** il **numero dei pacchi low-cost**

2 euro
Il **costo** della **notifica** digitale **Send**

1,40 euro + Iva (se prevista)
Il **costo di stampa** dell'atto notificato in un punto di ritiro Send (spesso previo appuntamento)

1,72 euro – 9,79 euro
I **prezzi di notifica** di una comunicazione sotto i 20 grammi per l'ente

Fino a 12 euro
Il **prezzo previsto** per il cittadino che varia a seconda della regione e del peso della spedizione



Le **notifiche inviate** per conto di 3 mila enti dalla **piattaforma Send nel 2024**

Gli **avvisi spediti in modo analogico**, per 45,15 milioni di ricavi

Fonte: Commissione Ue, Corte dei conti, agenzie doganali dell'Unione

Withub

TuttoSoldi

Eccoil QR code per TuttoSoldi, il portale digitale de La Stampa dedicato a risparmio, finanza personale, imprese e lavoro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile