

N. 02

Aprile 2025

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



Aprile 2025 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/LI/000



Autorità di Sistema portuale  
del Mare Tirreno Settentrionale  
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola



# ATTESA E CURIOSITÀ

DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti

FOLLOW US



Edizioni commerciali e marittime srlu  
Livorno, Piazza Cavour 12  
Direzione, Amministrazione e Pubblicità  
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it  
abbonamenti@messengeromarittimo.it

# UNIPORT

LIVORNO



**CI PRENDIAMO CURA  
DELLE VOSTRE MERCI.**

[uniportlivorno.it](http://uniportlivorno.it)

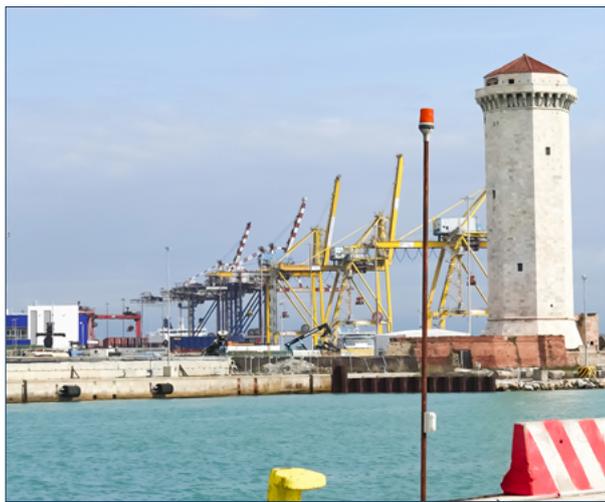
# ADSP MTS

## LA FOTOGRAFIA DEL MOMENTO

Aprile 2025

### MICROTUNNEL

tutto procede secondo le previsioni



### PONTE SULLO SCOLMATORE

progetto per la separazione del traffico cittadino da quello portuale



### TRUCK VILLAGE

piattaforma logistica  
perfettamente integrata



### AGROALIMENTARE MADE IN ITALY

protocollo di tutela

3



Mentre il vice ministro **Edoardo Rixi** continua a tenere sulla corda operatori, pretendenti e giornalisti in attesa della nomina dei vertici di diverse Autorità di Sistema portuale, la vita dei porti, nel segno di una sana

e doverosa continuità amministrativa, deve andare e guardare avanti per non perdere il passo di fronte all'incalzare sempre più forsennato e sempre più aggressivo degli eventi (certuni, come l'ipertrofia dei dazi, abbastanza inediti) che condizionano, fino nelle realtà più minute ed apparentemente insignificanti, gli scenari politici, commerciali, economici e marittimi dell'intero pianeta.

Anche a Livorno, o, per dirla giusta, all'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (MTS) dove, come da prassi, il presidente è stato recentemente nominato commissario straordinario per evitare che, in regime di sede vacante, l'Ente rimanesse acefalo, si vivono giorni di attesa, di curiosità, di speranza e, in qualche caso, magari, anche di timore aspettando le decisioni del governo.



## Un passaggio di consegne ordinato: il segretario uscente, Matteo Paroli, fa il punto sui progetti in corso con coerenza e continuità operativa

intervista a cura di Renato Roffi

---

Il segretario generale, il poliedrico avvocato Matteo Paroli, ormai sullo scivolo che lo porterà alla presidenza della prestigiosissima AdSp del mar Ligure occidentale, con la serenità del bravo dirigente d'altri tempi, si prepara, in questi giorni, non solo a lasciare tutto assolutamente in ordine, ma, principalmente, ad assicurare la regolare continuità di quanto è stato avviato fino alla positiva conclusione.

In effetti nello scalo marittimo labronico un po' di carne in quest'ultimo quadriennio è stata messa sul fuoco e a cuocerla, è toccato e tocca, in larghissima misura, proprio a Paroli che, dalla sua stanza al piano nobile di palazzo Rosciano, mantiene continuamente lo sguardo e l'attenzione su tutto ciò che avviene in ogni angolo più remoto dell'articolatissimo porto di Livorno.

# MICROTUNNEL

## TERMINE LAVORI ENTRO IL 2026

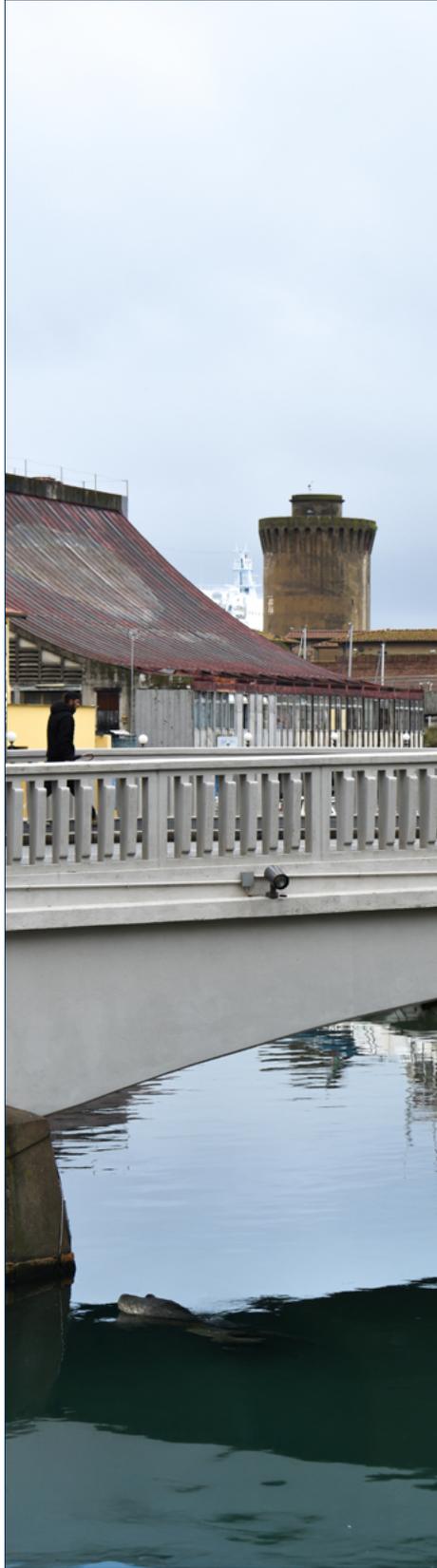
Approfittando della sua sperimentata quanto cortese disponibilità, chiedo al segretario di chiarire quale sia l'effettivo e reale stato dei fatti riguardo a ciò che è stato scritto giorni or sono in merito ai ritardi in quella che, fino a un paio di anni fa era conosciuta come "la storiaccia infinita del microtunnel" ovvero la rimozione di alcuni fasci di tubature Eni dal fondo del canale Industriale, passaggio cruciale per l'accesso delle grandi navi alla darsena Toscana, per risistemarli in modo da consentire l'ampliamento del canale stesso fino a ben 120 metri.

"Sostanzialmente – spiega Paroli





– tutto va secondo le previsioni, salvo, magari, 2 o 3 mesi di differenza che, a questo punto, non potranno in alcun modo alterare la sostanza delle cose. Devo, infatti, precisare che non c'è alcunché di non calcolato e non previsto. Come ben si sa, tutto ciò che riguarda i lavori a terra, di competenza e cura dell'Eni, sta procedendo regolarmente mentre i lavori di allargamento del canale da 75 metri nel tratto più stretto a 120 metri sono in capo a questa AdSp e, pur dovendo superare qualche minima quanto inevitabile pastoia burocratico amministrativa, tutto dovrebbe essere ultimato entro il 2026”.





---

**Segretario, nell'accingersi a lasciare l'incarico a chi verrà scelto dal nuovo presidente, può illustrarci quale, fra le iniziative avviate, è quella che le sta maggiormente a cuore?**

Non c'è una classifica né mi sentirei di farla. Parliamo di opere e di interventi che hanno ciascuno la propria rilevanza e funzionalità.

# PONTE SULLO SCOLMATORE

## 20/25 MILIONI PER LA VIABILITÀ

**Fra le opere più interessanti che sono state avviate ultimamente (si fa per dire) c'è sicuramente la sostituzione dell'attuale ponte sullo scolmatore d'Arno, in località Calambrone.**

Si tratta di un'operazione che, oltre a migliorare decisamente la viabilità da e verso la frequentatissima località balneare di Tirrenia su quel tratto specifico che, in Estate, si rivela talvolta un imbuto infernale, riveste un carattere di importanza davvero determinante perché andrà anche ad interfacciarsi con i piani concernenti l'intera viabilità di cintura ossia con quel complesso di interventi che serviranno a far sì che il traffico cittadino ordinario interferisca il meno possibile con quello portuale, consistente, in prevalenza, nella circolazione pressoché continua di un numero sempre considerevole di mezzi pesanti.

Il ponte attuale è oggettivamente basso e consente l'accesso al mare soltanto alle imbarcazioni medio piccole (più piccole che medie) mentre tutte le altre sono costrette a passare attraverso la darsena Toscana, con relativa manovra delle famigerate porte Vinciane, che - ricordiamolo - hanno la grave controindicazione di essere spesso lasciate aperte troppo a lungo, con grave pregiudizio per i fondali del porto e, quindi, per il potenziale operativo della darsena Toscana in particolare.

La realizzazione del nuovo ponte avverrà sotto il coordinamento della Regione Toscana, che ha proceduto ad affidare gli studi di





fattibilità tecnico-economica mentre il finanziamento per questa prima parte di progettazione, pari a 400 mila euri, è a carico dell'AdSp.

Il Comitato Tecnico, riunitosi lo scorso 17 Aprile, oltre ad aver costituito l'occasione per un primo incontro decisivo con i progettisti incaricati, è servito certamente ad entrare nel merito della valutazione tecnica vera e propria, passaggio fondamentale per superare al massimo e nel migliore dei modi i limiti inevitabilmente imposti alla viabilità da un ponte mobile sullo scolmatore”.

### **Quanto tempo occorrerà? Quanto costerà la collocazione *in situ* del nuovo ponte?**

“Siamo all’inizio della fase progettuale tecnico esecutiva, che dovrebbe concludersi entro l’Estate di quest’anno, al momento sui tempi è impossibile esprimersi; quanto al costo, si stima che dovrebbe aggirarsi intorno ai 20/25 milioni”.

# GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa

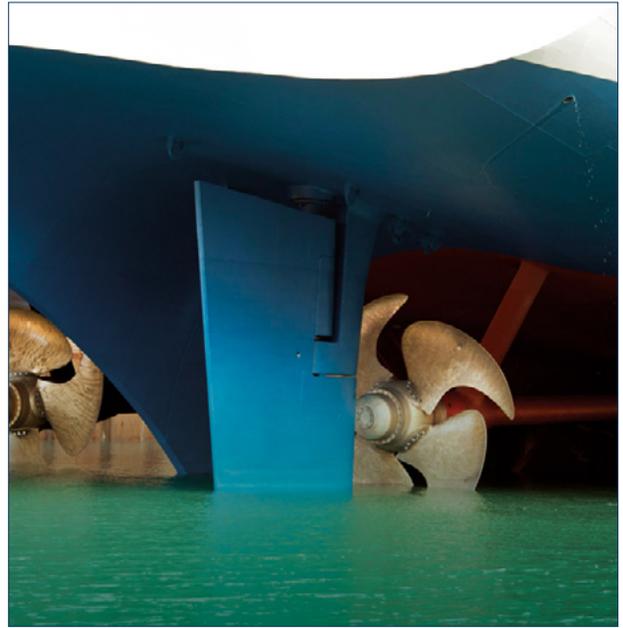


## UN LAVORO SILENZIOSO PRECISO CONTINUO



 [ormeggiatoribarcaiollivorno.it](http://ormeggiatoribarcaiollivorno.it)

LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298  
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: [operativo@ormeggiatoribarcaiollivorno.it](mailto:operativo@ormeggiatoribarcaiollivorno.it)



**Avvocato Paroli, è difficile non vedere che lei, in ogni caso, lascerà a Livorno una traccia importante, intendo la sua impronta di esperto informatico, una competenza che ha già potuto esprimere e far valere in momenti diversi e in vari settori dell'organizzazione logistica e portuale.**

“E’ vero, è una materia che mi appassiona da sempre. Il settore, per quanto amplissimo, complesso ed impegnativo, mi ha sempre coinvolto e, visto che se ne parla, mi preme ricordare che stiamo mettendo a punto la stesura di una convenzione con **Fincantieri NexTech** sulla sicurezza informatica, la cui progettualità preliminare era stata aperta nel Dicembre del 2024.

Con quest’operazione, a partire dalle prime settimane di Giugno, la centrale operativa gestita da Fincantieri e da altre imprese ad essa consociate, ci tutelerà monitorando in maniera strettissima e continuativa tutta la nostra rete informatica ponendoci nelle condizioni di poterci difendere immediatamente da ogni tentativo di attacco comunque e da chiunque sferrato.

Mi preme anche segnalare un altro gioiello, molto apprezzato, che l’AdSp MTS ha gratui-

tamente consegnato in comodato d’uso alle Authorities di Cagliari, Napoli e Venezia.

Si tratta del **Tuscan Port Community System (Tpcs)**, il sistema che digitalizza e semplifica i flussi informativi collegati alle operazioni di importazione ed esportazione delle merci nel porto di Livorno.

Il Pcs è oggi al centro di un importante processo di innovazione tecnologia e digitale, nonché di un percorso di semplificazione organizzativa che coinvolge da vicino l’Interporto Amerigo Vespucci, con il quale stiamo sviluppando due progetti finalizzati alla realizzazione di una vera e propria piattaforma logistica modernamente integrata.

Il Tuscan Port Community System sarà innanzitutto integrato con i sistemi digitali dell’Interporto per condividere le informazioni relative alla filiera agroalimentare. La finalità di questo primo progetto è di natura eminentemente statistica.

# TRUCK VILLAGE

NIENTE  
PIÙ ATTESE  
GRAZIE  
A UNA APP



Più operativa è la natura del secondo progetto, il **Truck Village**, inaugurato proprio nei giorni scorsi. Si tratta di un sistema, che consente all'autista del camion in sosta nel Truck Village dell'Interporto di essere avvertito nel momento preciso in cui il terminal portuale è libero e pronto a riceverlo al varco.

Il camionista, che sosta nel parcheggio per i mezzi pesanti costruito da ITAV viene posto in condizione di sapere, tramite un'App installata sul proprio cellulare, quando potrà recarsi in porto per caricare o scaricare la merce, evitando del tutto tempi morti e lunghe attese.



Il Truck Village, attuato grazie ad una ormai sperimentata collaborazione con Telepass Innova, è stato reso operativo solo dopo aver superato fasi di sperimentazione e rigorosi collaudi del software finalizzati al conseguire al massimo gli obiettivi prefigurati.

A tale scopo erano state coinvolte le Associazioni dei camionisti per il collaudo reale del sistema, eseguito, fra l'altro, in termini tutt'altro che teorici. Cinquanta autotrasportatori, appositamente selezionati, hanno potuto sperimentare il sistema, riscontrandone la piena efficienza e la più completa funzionalità.





logistics &  
forwarding

**FIN SERVICE**  
**EU ROPE**

A GOOD FIT

LIVORNO  
VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111  
Fax +39 0586 247291

[finservice@seafineu.com](mailto:finservice@seafineu.com)



SPEZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 247247

[seatransport@seafineu.com](mailto:seatransport@seafineu.com)

# AGROALIMENTARE

## PROTOCOLLO PER LA TUTELA DEL MADE IN ITALY



Per concludere, visto che abbiamo parlato di agroalimentare, ritengo importante riferire anche di un protocollo sulla tutela del Made in Italy stipulato, in partenza, con la **Prefettura di Livorno** e le **Dogane**, esteso, successivamente, anche alle **forze dell'ordine** e ad **altre amministrazioni**.

L'accordo attiva specifiche sinergie nella raccolta di dati e informazioni relativamente al transito dei prodotti agro-alimentari di origine protetta (D.O.P.). L'obiettivo è quello di verificare la genuinità dei prodotti sbarcati, la loro rispondenza ai requisiti imposti dalle normative nazionali e comunitarie e prevenire eventuali pratiche fraudolente di qualsiasi tipo e natura e sviamenti concorrenziali derivanti da merci edulcorate o non rispondenti ai requisiti fissati dalle norme. A questo scopo abbiamo avviato una collaborazione interlocutoria con il Comando generale delle Capitanerie di Porto per acquisire i dati del loro sistema Pmis relativi ai viaggi nave”.



## **Grazie, per noi ce n'è abbastanza...**

“A dire il vero, anche io ne ho abbastanza, mi conceda la battuta, ma mi lasci soltanto ricordare che questa AdSp, che non lascio a cuor leggero, sta per ultimare il trasferimento dei propri servizi digitali e dei relativi applicativi al Cloud del Polo Strategico Nazionale, l'infrastruttura gestita che ha lo scopo di ospitare in sicurezza i dati e i servizi critici e strategici delle pubbliche amministrazioni italiane.

Il Dipartimento per la trasformazione digitale ha guidato la creazione dell'infrastruttura attraverso la convenzione per l'affidamento stipulata con la società di nuova costituzione Polo Strategico Nazionale spa, partecipata da Tim, Leonardo, Sogei e Cassa Depositi e Prestiti (Cdp), attraverso la controllata Cdp Equity.

Nel cloud verranno inseriti alcuni software di eccellenza prodotti dall'AdSp, come il già citato Tuscan Port Community System e Mo.Ni.Ca, la piattaforma di monitoraggio e controllo dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, che acquisisce ed integra dati eterogenei provenienti da una molteplicità di fonti informative, siano esse applicazioni o sensori distribuiti”.

**Bene avvocato, anzi, presidente prossimo futuro, lei è stato gentilissimo e chiarissimo, come sempre. Auguri per la nuova destinazione, dove, probabilmente, le difficoltà incontrate a Livorno, potranno sembrare rose e fiori. Nel collocarla al vertice di uno degli scali marittimi più grandi e attivi del Mediterraneo, il ministro le ha tributato un indiscutibile attestato di stima al quale Il Messaggero Marittimo unisce i propri auguri per tutto il successo che merita, anzitutto per il bene della portualità nazionale.**

# ALLARGHIAMO LO SGUARDO

## DAZI UNILATERALI VS DAZI CONCORDATI MISTIFICAZIONI ED ESITI INCERTI



Dopo aver analizzato lo stato attuale e le prospettive di sviluppo dell’Autorità di Sistema portuale di Livorno, è fondamentale allargare lo sguardo al contesto economico globale in cui il porto si trova a operare. In particolare, l’aumento dei dazi doganali e le tensioni commerciali internazionali rappresentano un fattore di forte impatto sulle dinamiche del traffico marittimo. Le strategie adottate dai grandi player economici influenzano direttamente i volumi di import-export e pongono nuove sfide ai porti italiani, compreso quello di Livorno, che punta alla crescita attraverso investimenti e rinnovamento infrastrutturale.

Abbiamo chiesto, ancora una volta, al professor **Mauro Giusti** di tracciare da par suo – per quanto possibile nella schizofrenia generale - l’analisi che segue.



## LA SCELTA IMMOTIVATA DEI DAZI AGGRESSIVI E LE POSSIBILI ALTERNATIVE

approfondimento a cura del Professor Mauro Giusti

Premesso che **la scelta del nuovo Presidente degli Stati Uniti**, in primis di minacciare strumenti fiscali di ritorsione verso i Paesi che esportano troppo negli States, poi di adottare dazi doganali generalizzati, ma differenziati, su tutto e su tutti, per dopo correggerli più volte e infine di sospenderli a data fissa (ma non il dazio base del 10 per cento), **impedisce qualsiasi analisi scientifica, per la non coerenza con i principi dell'economia e del diritto** (scienze che la filosofia ricomprende entrambe - specularmente - nella Politica), può restare utile per l'interprete almeno classificarne correttamente le singole manifestazioni, a fini di chiarezza.

**I dazi chiamati reciproci non sono tali.** La reciprocità presuppone un accordo consenziente di tipo pattizio, che qui manca del tutto. I dazi di Trump sono provvedimenti autoritativi unilaterali, arbitrariamente quantificati secondo l'entità dell'attuale sbilancio commerciale tra gli USA e ciascun altro Paese (differenza che ha mille cause diverse), con ingiu-

ustificati fini perequativi rispetto al carico fiscale subito dalle proprie esportazioni e ricomprendendo erroneamente in tale peso sopportato, non solo il gravame con l'estero (l'imposta doganale applicata), ma anche le imposte sugli scambi (IVA e accise), che però colpiscono anche i commerci interni e quindi non causano alcuna sperequazione tra provenienza interna od estera del bene ovvero del servizio fornito. Il calcolo dello svantaggio è perciò falsato ed infondato e comunque la parità artificiale negli scambi non è affatto un dogma.

**Limitiamoci alle relazioni USA-UE**, in quanto la vicenda con la Cina non è altro che un braccio di ferro geopolitico, la cui conclusione assai arrischiata (guerra informatica; guerra finanziaria; scontro bellico di area) esula dal piano economico e almeno in gran parte da quello giuridico, visti i ricorsi per sopruso presentati dalla RPC al WTO. Quel che è certo è che anche l'UE dovrà definire un nuovo trattamento del dumping cinese, magari con la semplice applicazione amministrativa di elevati "prezzi minimi" all'importazione (impropriamente definiti come tariffe protezionistiche, quando sono prezzi imposti di imperio), pubblicamente fissati caso per caso (questi non sono preclusi all'Unione e sarebbero auspicabilmente da restituire ai singoli Stati in caso di inerzia comunitaria), per ridurre assai la convenienza ad acquistare beni e servizi, prodotti in Cina grazie a sovvenzioni da noi vietate e costi di produzione ribassati in maniera inammissibile.



### I danni già arrecati: incertezza e inaffidabilità

Tali **dazi del tutto unilaterali**, ancorché in parte sospesi, hanno già sostanziato delle negatività irreversibili per il Paese che li ha introdotti. Per prima cosa **hanno provocato e radicato un clima di incertezza sul regime fiscale dei beni importati ed esportati**, che ha già influito a breve sugli ordinativi e a medio termine sugli investimenti produttivi e di conseguenza sugli outlook valutativi e perfino sul mercato dei futures, azzardi che risentono di ogni minima ipotesi di turbativa delle previsioni commerciali.

In secondo luogo, **le aspettative di prossime trattative scontano la già conclamata inaffidabilità del contraente più forte**, che in due mesi ha già denunciato diversi trattati in vigore, con ciò creando diffidenza estrema nei possibili partners commerciali, soprattutto sul rispetto della durata temporale degli impegni futuri. Circolano notizie del proposito di alcuni Stati di rinunciare a qualsiasi trattativa e di scegliere di ingaggiare una guerra commerciale non cercata, il cui esito finale è tutto da vedere, per chi è convinto che la posizione di forza statunitense sia prevalentemente fondata sul pregresso e che ad oggi sia più autoreferenziale che effettiva, se si considera il calo del dollaro e dei titoli delle corporations USA; un debito federale preoccupante nel trend e nell'ascesa del rendimento dei titoli di Stato sempre meno appetibili; le Borse riluttanti a condividere il dubbioso "rimedio" di Trump ai mali dell'economia interna e ad accettare la conseguenziale inflazione innescata, i cui effetti sui consumatori non è detto che siano accettati passivamente dal suo vasto elettorato meno abbiente.

## Il troppo cauto atteggiamento dell'UE sugli intoccabili monopoli dei servizi

L'Unione Europea ha già scelto di trattare, ma deve schivare la proposta di dazi simmetrici sui medesimi beni, che sarebbero quasi innocui (a meno che quella certa merce non mostri livelli qualitativi non comparabili al confronto), prescegliendo invece di indirizzarsi sui beni - ma soprattutto sui servizi - che provocano disavanzo a nostro sfavore. A questo proposito, appare inadatta la decisione presa di rinviare al possibile fallimento delle trattative il proposito di tassare in dogana i Big Tech e tra di essi soprattutto i Big Data (sia pure equamente, per evitare la ritorsione dell'abbandono del nostro mercato, che in realtà è più astratta che conveniente).

Oltre ai politici ignari, anche la dottrina è stata fin qui piuttosto riluttante nel rilevare che **gli USA esportano nell'UE servizi in misura molto superiore a quanti ne importino**. Nel 2023 il disavanzo sulla vendita di servizi è stato di 109 miliardi di euro a sfavore dell'UE, pari a 2/3 di quello, però a favore, sui beni. Tutti sanno che nel terziario i servizi sono prestazioni immateriali, qui rese a vantaggio di clienti di altri paesi, l'inventario delle quali deve limitarsi in questa sede, ad un elenco (discutibile) in ordine sparso, che muove da ogni forma di trasporto e di logistica - anche integrata - fornita da stranieri, spesso oligopolisti. Si va dai servizi di viaggio dei tour operators e dai brevetti ai diritti di immagine; dalle telecomunicazioni e dalla telematica e relativi servizi gestiti con forti commissioni (reti, funzionamento, sicurezza), alle banche estere e all'intermediazione finanziaria internazionale,



**GENERAL EXPORT**  
N.V.O.G.G.  
worldwide consolidation

**QUICK - RELIABLE**  
**WORLDWIDE**  
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI  
[www.generalexportnvocc.com/it/services/](http://www.generalexportnvocc.com/it/services/)

**NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER KARACHI**  
**PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI**  
**SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA**  
**SUD AMERICA - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA**  
**SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE**

**General Export Srl**  
Livorno: Via S. Orlando 16 - 57123 Livorno  
Milano: Via Liguria 5 - 20068 Peschiera Borromeo  
Genova: via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova  
[generalexportnvocc.com](http://generalexportnvocc.com)



comprese le carte di credito sui circuiti stranieri; dal sistema mondiale dei pagamenti e dai servizi di compensazione debiti/crediti alle assicurazioni e alle riassicurazioni fino alle Borse valori e alle Borse merci; dalle agenzie USA di rating e dall'enorme e-commerce privo di regole (con i suoi servizi di consegna e di reso) al cloud computing (con dati solidamente detenuti e conservati in alcuni degli States) e al know how di rilevamento strategico dual use (civile e militare).

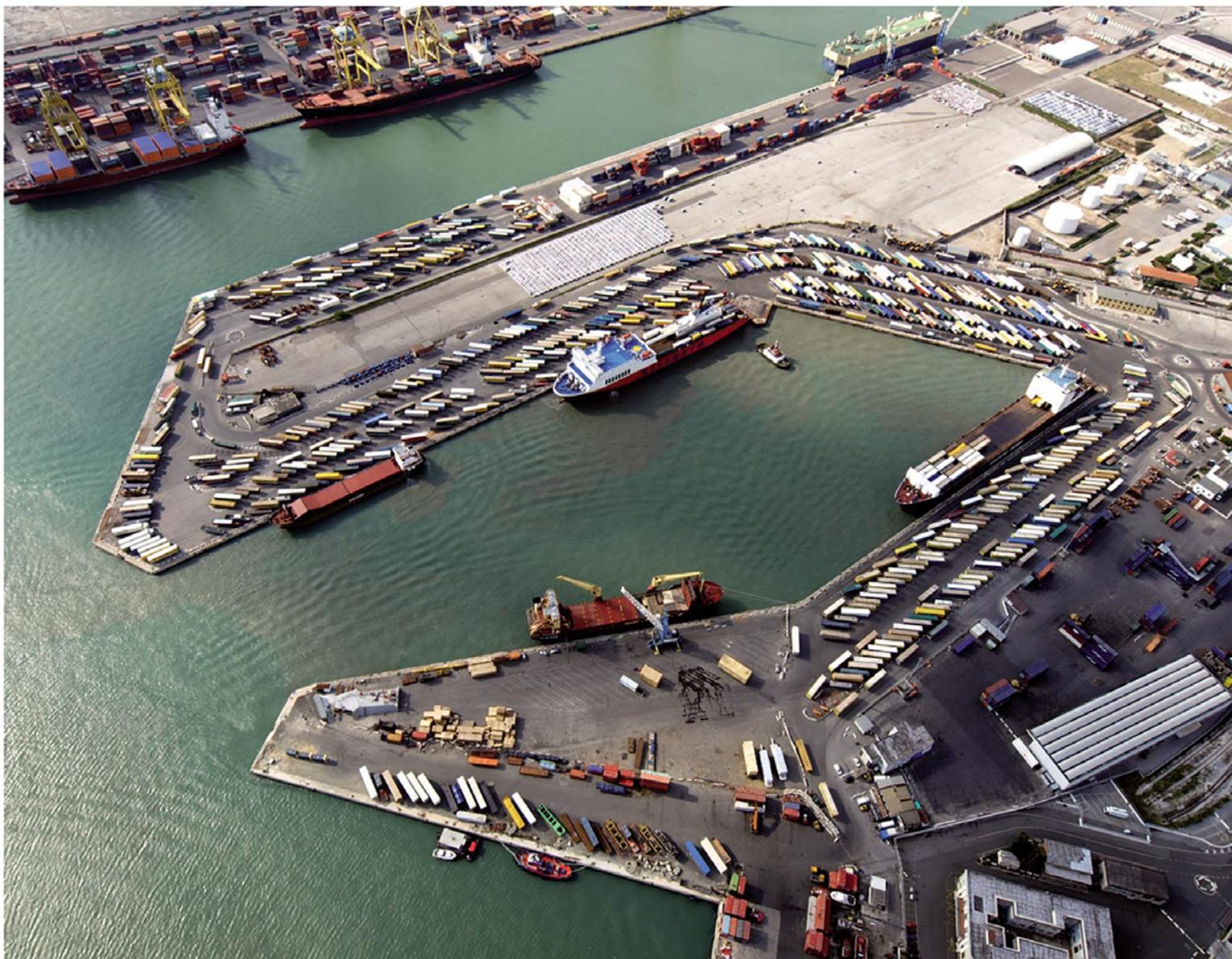
La potenza di questi soggetti privati, che è storicamente anche corruttiva, ha garantito loro una sostanziale e crescente franchigia tecnica all'importazione, che non sembra facile da sormontare ma configura d'altro canto l'unico punto scoperto e profittevole di una trattativa di scambievole vantaggio, che non sia puramente di parata, per mera impotenza nella contesa.

### Verso un accordo sulla incidenza ripartita del sistema doganale

Se trattativa ci dovrà essere, non dovrà riguardare correzioni marginali dell'esistente, ma dovrà puntare – in sintonia col World Trade Organization - ad un assetto fiscale dei commerci mondiali definito nei tempi e nel perimetro di applicazione (ad esempio ponendo un limite massimo all'aliquota doganale - 50 % - esclusi i casi accertati dall'Organizzazione Mondiale quali manifestazioni di dumping, accompagnate da sanzioni interdittive degli scambi per periodi prefissati e sorvegliati). Obiettivo futuro dell'accordo generale dovrà essere quello della soppressione dei dazi doganali (dazi zero), poiché la loro traslazione, prevalentemente sul consumatore, provoca



**Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl**



## **Terminal traffico ro/ro - heavy lift**

### **Sede Legale e Amministrativa:**

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno

Tel. 0586 412515

[info@ltmsrl.eu](mailto:info@ltmsrl.eu)

### **Sede Operativa:**

Varco Galvani - Porto di Livorno

Tel. 0586 438810



inflazione rilevabile, comprime il benessere con l'aumento del costo della vita, altera la fluidità della concorrenza e deprime la crescita. La regolazione di corretti flussi degli scambi potrebbe fare uso (noto) di contingentamenti (mobili) all'importazione, che dissuadano gli altri dal ricorso sistematico alla sovrapproduzione, la quale è sovente alla base dell'adozione sia dei pesanti diritti anti-dumping sia pure di minimi dazi doganali standard, affinché garantiscano mediante la coercizione fiscale la rilevazione dei flussi effettivi delle merci attraverso le frontiere.

Ogni limitazione dei maggiori dazi doganali provoca però

un minor gettito aggiuntivo, che Trump si vanta di destinare alla produzione attraverso la riduzione di altre imposte dirette. Ma non è che l'ennesima mistificazione, perché l'effetto è illusorio in quanto temporaneo, non appena che l'inevitabile riduzione dei consumi, per i prezzi rialzati, farà scendere il gettito ordinario. Certo invece sarà il calo e poi l'arresto dell'impiego dei capitali europei scaturenti dal commercio intercontinentale avversato, il cui flusso sparirebbe presto dai loro listini di Borsa, già indeboliti per reazione all'atteggiamento ostile improvvisamente manifestato. La campagna di rivalsa verso le importazioni eccesse

vedrà al massimo una incerta compensazione tra vantaggi e svantaggi, a prezzo di perturbazioni ingovernabili sui mercati del mondo.

Piuttosto va rivisitata in sede di trattato doganale generale l'esatta individuazione di chi è il soggetto percosso (cioè formalmente colpito) da qualsiasi dazio, proprio per poter legalmente ravvisare in che modo questi resti più o meno inciso (cioè sostanzialmente colpito) dal gravame. Qualcosa del genere è già stato sperimentato dalla Camera di Commercio Internazionale di Parigi per i contratti di compravendita internazionale, mediante i cosiddetti In.co. terms, le cui clausole legali

codificano “senza equivoci” a chi spetti il pagamento dei costi di trasporto e di sdoganamento di una merce spedita e consegnata.

Trasferendo la metodologia dal terreno privatistico del diritto commerciale a quello pubblicistico del diritto tributario doganale, ne conseguirebbe che, se si adotta la clausola DDP (Delivery Duty Pay), costi e dazi sono a carico dell'esportatore. Più raramente, con la clausola EXW (Ex Works) tutti gli oneri, all'opposto, sono a carico dell'importatore. Nel primo caso la traslazione del tributo doganale non può che retrocedere in tutto o in parte sul produttore finale e a ritroso su quella filiera produttiva e distributiva nel Paese

di partenza. Nell'altro, il peso fiscale non può che trasferirsi a valle, verso il distributore e per lo più il consumatore finale, nella misura in cui l'artificio non provochi una contrazione della domanda. Qualora questi termini e queste clausole fossero esplicitamente racchiuse in un trattato fiscale generale, si otterrebbero degli argini legali alla traslazione fiscale selvaggia di origine doganale.

L'occasione dell'adozione di un nuovo trattato doganale dovrebbe infine fissare uniformi criteri indiscussi di calcolo tariffario (e non tariffario), di tasso di cambio a compensazione e di computo dei parametri di elasticità dei prezzi all'importazione, senza subire i non ve-

rificati dati asseriti nel paper di Trump e potrebbe giungere ad adottare le modalità anti sopruso (Anti Coercion Instruments: Reg. UE n. 2023/2675)), con misure drastiche quali la non ammissione o la revoca di brevetti oppure di restrizioni o di esclusioni alla stipula di contratti con l'Unione e/o con i governi dei suoi Stati membri, applicandole ad esempio alle attività digitali o finanziarie di companies statunitensi ( per esempio nel caso Starlink). Il solo annuncio di simili provvedimenti avrebbe un effetto dirompente e provocatorio in una trattativa che è meno impari di quello che sembra, ma che è impronosticabile.

G. PANESSA & C. S.R.L.  
STEAMSHIP AGENTS SINCE 1909

www

g-panessa-co.com

Via Edda Fagni, 19 | Livorno | Italy phone: +39 0586 211000 | agency@g-panessa-co.it



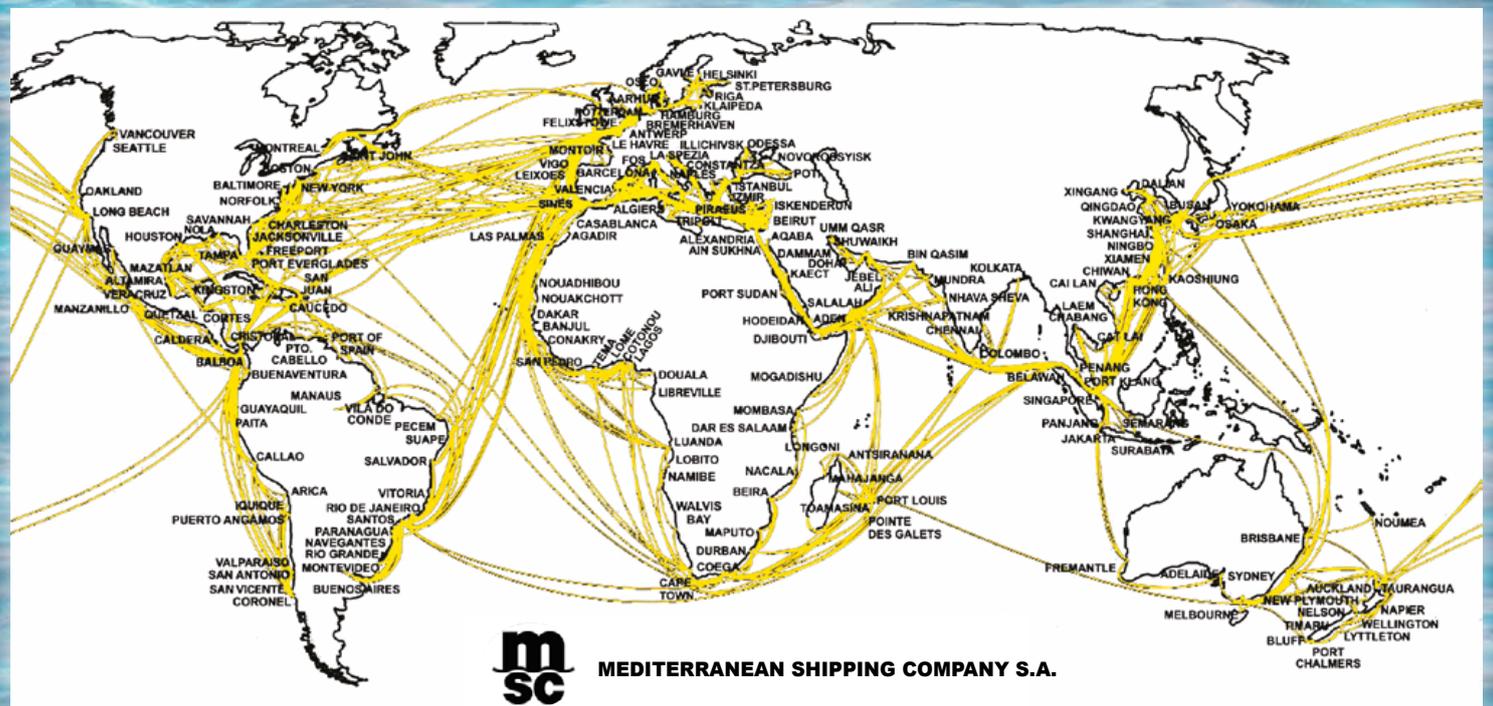
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC  
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO  
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



**LIVORNO Piazza dei Legnami, 21  
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)  
E-mail: [it015-spadonia@mscspadoni.it](mailto:it015-spadonia@mscspadoni.it)**

**Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara**



**SISAM**  
WE DELIVER



**SISAM Agenti s.r.l.**

Scali Cerere 15, Livorno, Italy

[info@sisam.it](mailto:info@sisam.it)

+39 0586 243 814