



## **FLC su tregua dazi USA-Cina: "Italia deve colmare divario competitivo"**

### **Comunicato stampa FLC**

L'annuncio della sospensione per 90 giorni delle principali imposizioni doganali tra Stati Uniti e Cina, con una riduzione dei dazi rispettivamente dal 145% al 30% e dal 125% al 10%, rappresenta un segnale positivo per i mercati globali, ma non deve indurre a sottovalutare le tensioni strutturali che ancora minacciano la logistica internazionale. A sostenerlo è il Freight Leaders Council, il think tank tecnico che riunisce i principali protagonisti del mondo dei trasporti e della logistica in Italia.

"Non è una pace duratura, ma una finestra strategica. - dichiara Massimo Marciani, Presidente dell'Associazione - Se vogliamo cogliere le opportunità che la ridefinizione dei flussi internazionali può offrire, dobbiamo affrontare da subito i nodi strutturali del nostro sistema logistico. A partire dal divario fiscale che rende meno attrattivi i porti italiani".

L'impatto delle recenti politiche tariffarie statunitensi ha già avuto effetti tangibili: l'introduzione di dazi fino al 145% sulle merci cinesi ha generato un forte rallentamento dei traffici, con una previsione di riduzione delle importazioni del 35% nei principali porti statunitensi, tra cui Los Angeles e Long Beach, e contrazioni significative anche sulla costa orientale, nei porti di New York e New Jersey. Secondo la World Trade Organization, in assenza di un'intesa, il commercio tra USA e Cina avrebbe potuto subire una contrazione fino all'80%, con conseguenze devastanti per le aziende collegate alle catene di approvvigionamento internazionali.

Anche la logistica italiana è già stata colpita da questa instabilità, in particolare per quanto riguarda l'export verso gli Stati Uniti e la tenuta delle catene del valore. "La logistica è sempre il primo segnale di una recessione. Quando i flussi rallentano, è già troppo tardi per intervenire a monte. Eppure, raramente viene ascoltata" osserva Marciani.



Il Freight Leaders Council sottolinea che l'Italia ha oggi un'occasione irripetibile per rafforzare il proprio sistema logistico grazie alle risorse del PNRR. Sono disponibili oltre 130 milioni di euro in contributi pubblici, capaci di attivare quasi mezzo miliardo di euro di investimenti nella digitalizzazione delle imprese del settore. "Se perdiamo questa opportunità - avverte Marciani - difficilmente ne avremo un'altra, nel breve periodo, per rendere il nostro sistema più efficace, efficiente e integrato nei flussi europei".

Ogni dazio rappresenta una barriera che rallenta, devia o rende più costose le merci, con effetti diretti su competitività, occupazione e operatività della filiera. "Noi lo vediamo subito: meno ordini, meno trasporti, meno attività. Ma nessuno ascolta il termometro logistico, finché non è troppo tardi".

A livello operativo, il Freight Leaders Council sollecita un'accelerazione su più fronti: digitalizzazione della supply chain, rafforzamento dell'intermodalità e apertura di corridoi logistici alternativi. Ma il nodo centrale resta quello dell'inequità fiscale che penalizza i porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa.

L'esempio più emblematico è il confronto tra Rotterdam e Trieste. Nei Paesi Bassi è attivo il sistema del Postponed VAT Accounting, che consente alle imprese di non anticipare l'IVA sull'importazione, ma di registrarla nella dichiarazione fiscale periodica, senza esborso immediato. Questo rappresenta un vantaggio di liquidità rilevante, che rende i porti del Nord Europa più competitivi. In

Italia, invece, l'IVA deve essere anticipata all'ingresso delle merci, con un impatto diretto sui costi finanziari delle aziende.

"Una nave carica di scarpe arriva a Rotterdam, e il produttore paga l'IVA al 21% solo al momento della vendita. A Gioia Tauro, la stessa merce viene tassata subito al 22%, prima ancora dello sbarco. In queste condizioni - sottolinea Marciani - non si può competere solo sull'efficienza logistica. Prima ancora di parlare di logistica, serve un campo di gioco fiscale equo".

Secondo il Freight Leaders Council, l'assenza di un meccanismo di differimento IVA nei porti italiani costituisce un grave svantaggio competitivo, che spinge molte aziende, italiane comprese, a preferire scali del Nord Europa per l'ingresso delle merci, nonostante le distanze maggiori dai mercati di destinazione. Il risultato è una perdita di volumi per i porti nazionali, un rallentamento della logistica interna e minori ricadute economiche sul territorio.

"Il nostro sistema logistico ha le competenze, le imprese e le infrastrutture per essere protagonista nei flussi globali. - conclude Marciani - Ma senza una visione strategica europea e un contesto fiscale equo, resteremo ai margini della partita".

**Comunicato stampa FLC - 19 maggio 2025**

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**