

Allarme Brexit: gli impatti delle nuove procedure

written by Emanuele Fiorio | 15 Febbraio 2021



Il lungo processo della Brexit, arrivato dopo ben quattro anni di trattative, si è concluso il 1° gennaio di quest'anno ed i risultati a livello giuridico, civile e commerciale sono già tangibili.

Le imprese vitivinicole, le aziende di trasporto e gli importatori si trovano ad affrontare **problematiche tecnico-burocratiche che stanno rallentando gli scambi e aumentando i costi.**

L'UIV (Unione Italiana Vini) attraverso il suo organo d'informazione ufficiale "Il Corriere Vinicolo" ha preso in esame la situazione, conducendo una inchiesta sui risvolti concreti già riscontrabili in questo primo mese del 2021.

Il mercato britannico costituisce il terzo mercato export per il settore vitivinicolo italiano, con 765 milioni di euro nel 2019 e 567 milioni tra gennaio e ottobre 2020 (-9,5% secondo dati Istat). La voce principale è quella degli spumanti, essenzialmente il Prosecco, che nel 2019 hanno toccato i 373 milioni di euro a valore, per poi subire una flessione del -20,6% nel 2020.

I primi a testare sulla propria pelle gli impatti dei nuovi processi di sdoganamento e consegna sono stati proprio i trasportatori che stanno affrontando **lunghe code, tempi dilatati e costi amministrativi, burocratici, di sosta e pernottamento, più o meno occulti, in aumento tra il 50 e il 100%**. Le difficoltà alle frontiere sono causate sia da disallineamenti tra i sistemi informatici europeo e britannico sia da complicazioni burocratiche dovute a nuove normative fitosanitarie.

In mezzo a questa babele, si intravede un **aspetto positivo**. Le **spedizioni su gomma** che hanno sempre rappresentato la modalità di trasporto principale per il vino italiano **stanno calando a favore dei trasporti su rotaia**, con treni diretti ai grandi porti belgi e olandesi del Nord Europa e da qui via acqua fino al Regno Unito.

Una delle questioni più preoccupanti riguarda il **passaggio graduale dal sistema Ex-works – il regime di importazione applicato sinora nel Regno Unito – a quello Fca (Free carrier: franco vettore)**.

Ciò significa che tutti gli oneri di gestione che, con l'attuale sistema Ex-works, sono a carico dell'importatore (logistica, spedizione e sdoganamento) passeranno in carico al produttore.

Simon Stannard, policy director di Wsta (associazione che riunisce oltre 300 tra importatori, produttori, distributori e aziende di trasporto del settore wine and spirit inglese) in una dichiarazione ha cercato di dissipare le preoccupazioni su

questo fronte: “Stiamo suggerendo il passaggio dal sistema Ex-works al Free carrier (Fca), perché rappresenta l’Incoterm più adatto a gestire quantità di merci in regime di sospensione d’accisa dall’Ue, nel periodo post-Brexit.

Stannard ha elencato i vantaggi del passaggio:

- Il fornitore avrà accesso al sistema Emcs (Excise movement and control system) e la garanzia di poter trasferire i beni verso il porto d’uscita o altre destinazioni autorizzate come i consolidation centre;
- Il fornitore europeo comparirà nel modulo d’esportazione come exporter of record (esportatore designato) in modo da ottenere la ricevuta dell’esportazione necessaria per azzerare l’Iva sulla vendita;
- L’importatore del Regno Unito non dovrà registrarsi con un codice Eori (codice di identificazione doganale dell’operatore economico nell’Ue) o con la partita Iva e potrà avere il completo controllo della dichiarazione di import in Uk e dei passaggi successivi in ambito Emcs.
- Vino e bevande alcoliche potranno essere ritirati direttamente dalle sedi delle imprese fornitrici e da qualsiasi altro luogo, purché concordato, all’interno del territorio europeo.

Ma in sostanza si è passati da un regime molto semplice e snello pre-Brexit, in cui gli unici documenti necessari per la spedizione erano il Cmr, la distinta di carico e l’e-Ad elettronico, ad un regime post-Brexit più lento e complesso che prevede fattura di esportazione, Ddt, e-Ad, packing list (facoltativa) ed eventuale certificazione per i vini biologici.

Intercettato da “Il Corriere Vinicolo”, **Gianluca Antonini, general manager di Zonin1821** (che dal 2006 possiede ha una filiale a Londra) conferma le preoccupazioni: “Se prima le pratiche d’importazione non erano necessarie e quelle amministrative relative alla dichiarazione delle accise potevano essere effettuate direttamente dall’importatore, **d’ora in poi sarà obbligatorio l’uso di un agente doganale**

autorizzato, con un conseguente rallentamento e un aumento dei costi”.