

Il report britannico sull'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea



**20
22** FEBBRAIO

ITCA 
ITALIAN TRADE AGENCY

Il Committee of Public Accounts, comitato composto da 16 membri, rappresentanti parlamentari delle diverse aree politiche, ha appena pubblicato il report sull'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea.

© Parliamentary Copyright House of Commons 2021

L'IMPATTO

I dati dell'Ufficio Nazionale di Statistica riguardanti l'interscambio di beni con UE dimostrano che vi è stato il 23% di riduzione nel I trimestre 2021 e il 15% nel II trimestre 2021 rispetto all'anno 2018. L'Ufficio Nazionale di Statistica nota, comunque, che i flussi commerciali nel 2020 sono stati affetti dalla pandemia ed ha perciò comparato i dati del 2021 con il 2018, considerato come ultimo "anno normale" nel quale i flussi commerciali non sono stati influenzati dalla n  pandemia tantomeno dall'uscita dall'UE. Questi dati dimostrano che il totale di beni scambiati tra UE e UK   stato del 25% inferiore nel I trimestre 2021 e del 15% inferiore nel II trimestre 2021 rispetto ai rispettivi trimestri 2018.

Il Cabinet Office ha riferito che i nuovi dati del terzo trimestre 2021 dimostrano che il mercato sta "correggendo" le flessioni del 1° trimestre 2021, ma ha anche fatto notare che i dati commerciali in generale possono essere irregolari e che   difficile appurare quali effetti abbia prodotto l'uscita dall'UE sul commercio in questo momento.

Di certo, l'impatto dei nuovi accordi commerciali sulle imprese del Regno Unito si concretizza in nuovi costi, anche amministrativi, che queste devono affrontare quando commerciano con l'UE.

COSTI E PROCEDURE

Il periodo di transizione   terminato il 31 dicembre 2020.

Da allora i volumi dello scambio commerciale hanno subito una significativa contrazione, i cui motivi possono individuarsi nella diffusione della pandemia, nell'uscita dall' UE e in pi  vaste e complesse ragioni di natura globale.

Non   possibile quantificare il peso di ognuno di questi elementi sulla dinamica del commercio britannico con l'UE, ma   chiaro che l'uscita da UE ha prodotto un notevole impatto cos  come i nuovi accordi sui confini doganali hanno determinato l'insorgere di costi a carico delle aziende.



Ad esempio, le aziende ora devono rivolgersi ad intermediari per completare le dichiarazioni doganali e coloro che scambiano merci soggetti a SPS (certificati sanitari e fitosanitari) selezionate per essere sottoposte ai controlli doganali pagheranno fee sia al governo che ai porti dove sosterranno i beni.

Inoltre, le aziende subiranno l'onere daziario se i propri beni non avranno i requisiti per beneficiare del dazio zero; a questi si possono poi associare costi interni laddove non vi sia conformità ai requisiti addizionali eventualmente richiesti per una certa tipologia di bene (es. beni SPS).



Infatti, oltre ai nuovi requisiti doganali alcune industrie possono trovarsi soggette a controlli supplementari a seconda della catena di approvvigionamento dell'azienda e del settore in cui si trovano – in quanto alcune merci sono strettamente regolamentate. Gli esempi includono:

- le esportazioni verso l'UE di animali vivi, carni fresche, pesce e piante devono, dal 1° gennaio 2021, essere sottoposte a controlli sanitari e fitosanitari (SPS) per individuare malattie, parassiti e altri contaminanti. I trader di tali merci dovranno pagare per qualsiasi licenza o certificato supplementare, nonché sostenere eventuali costi per le ispezioni fisiche ai posti di controllo frontaliere gestiti dai porti o dal governo. Le imprese che importano tali merci dall'UE al Regno Unito non sono ancora state soggette a questi requisiti, ma questi saranno introdotti gradualmente nel 2022;
- gli scambi commerciali di beni sottoposti a trasformazioni (manifatturiero) dovranno dimostrare l'origine dei fattori produttivi, al fine di provare che un bene è prodotto localmente e quindi beneficia delle esenzioni tariffarie e contingenti concordate nel Trade and Cooperation Agreement. Logistics UK ci ha detto che può essere molto complicato per le aziende ottenere dichiarazioni da tutti i loro fornitori che confermino l'origine di qualsiasi materiale o componenti. HMRC ha convenuto che ci saranno costi extra per preparare tutti i documenti necessari.

Richiesta della commissione

Il governo dovrebbe operare una quantificazione dei costi ed individuare opportunità e soluzioni per alleviare il peso delle procedure amministrative e dei costi stessi.

LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE

Nel periodo che precede la fine del periodo di transizione, il governo ha fornito una serie di sostegni per aiutare i trader a prepararsi. Ciò ha incluso: una campagna di comunicazione multicanale; una comunicazione diretta alle aziende da parte del governo e il supporto one-to-one alle 10.000 aziende britanniche il cui commercio superava le £ 250.000 all'anno e che vantavano pregresse relazioni commerciali esclusivamente con EU.

Il livello di preparazione alla Brexit differisce molto a seconda che si tratti di grandi imprese o di PMI. Le testimonianze raccolte, comprese le prove fornite dalla Federazione delle piccole imprese ha rilevato che, a dicembre 2020, solo il 18% delle PMI che riteneva di essere influenzato negativamente alla fine del periodo di transizione aveva terminato la preparazione.

Secondo l'Associazione di categoria Logistics UK le piccole imprese erano state in qualche modo dimenticate e abbiamo chiesto conferma ai dipartimenti competenti. Cabinet Office ha confermato, invece, l'impegno dei dipartimenti a favore delle PMI, ma ha altresì aggiunto che tanto resta da fare.

Abbiamo ascoltato diverse voci, anche provenienti dai nostri colleghi elettorali su alcune delle questioni che le piccole imprese hanno affrontato. ADS, che rappresenta le industrie aerospaziali, della difesa, della sicurezza del Regno Unito, i cui membri sono PMI al 95%, ci ha riferito che una delle principali conseguenze che i suoi membri avevano segnalato era l'aumento dei tempi e dei costi associati allo spostamento delle merci, ritenuto come dannoso per la competitività del Regno Unito.

HMRC ci ha comunicato di aver attivato un regime di sovvenzioni per le piccole imprese in modo che potessero ottenere fino a 2.000 sterline destinabili anche alla formazione del personale. Tuttavia, notiamo che solo 6,7 milioni di sterline dei 20 milioni di sterline disponibili sono stati erogati in quanto, secondo quanto riferito dalle parti interessate che rappresentano le piccole imprese, i criteri per l'accesso al fondo stringevano molto il campo delle imprese che potevano accedere al beneficio.

La procedura doganale coinvolge molti soggetti e di solito solo le imprese più grandi lo affrontano in autonomia. HMRC ha confermato tale aspetto, riferendo che solitamente le grandi imprese cercano di fare autonomamente le dichiarazioni doganali mentre la maggior parte dei trader impiegherà invece un intermediario per gestire la burocrazia, il che ovviamente si trasformerà in un costo.



Nei prossimi 3 anni la procedura doganale dovrebbe snellirsi e semplificarsi ed essere sostenuta da un "ecosistema di intermediari" offerenti un'ampia gamma di servizi; nonostante ciò, HMRC riconosce che le piccole compagnie probabilmente troveranno ancora difficile svolgere la procedura doganale in autonomia.

Richiesta della Commissione

Il governo dovrebbe identificare quali problemi le compagnie stanno affrontando rispetto alle nuove procedure doganali ed in particolare stabilire come può ulteriormente sostenere le PMI e con quali strumenti.

LA PREPARAZIONE DI TRASPORTATORI E DELLE IMPRESE UK E UE

Il rischio più significativo per il funzionamento della frontiera a partire dal 1° gennaio 2021 era che i commercianti e i trasportatori non fossero pronti. I motivi individuati dai dipartimenti per cui alcune imprese non si sono preparate includevano: mancanza di fiducia nel governo rispetto ai consigli ad esse elargiti sul recesso dall'UE; pressione a seguito della pandemia di Covid-19; incertezza sulla natura dell'accordo finale e "stanchezza" nella comunità imprenditoriale.

A seguito dell'introduzione da parte dell'UE di controlli sulle importazioni dal Regno Unito, l'8% dei camion che si sono presentati alla frontiera a gennaio 2021 non era pronto per i controlli doganali francesi. Il tasso è sceso rapidamente all'1%.

Le preoccupazioni sul grado di prontezza degli operatori hanno indotto il governo a ritardare l'attuazione dei controlli sulle importazioni per tre volte e l'attenzione dei Dipartimenti è ora rivolta ad assicurare una forte preparazione del Regno Unito e dell'UE all'attuazione dei controlli sulle importazioni del Regno Unito.

HMRC ha convenuto che l'esperienza del gennaio 2021 ha dimostrato che era inevitabile che alcune imprese e trasportatori si presentassero alla frontiera non pronti, ma impareranno presto cosa devono fare per evitare interruzioni future.

HMRC riferisce che le preoccupazioni maggiori sono relative alle piccole imprese. Ha riferito alla Commissione che l'85% del valore dell'import UK da UE è realizzato da traders che sono soliti avere rapporti commerciali anche con altri paesi extra UE e quindi bisogna focalizzarsi sul restante 15% - circa 90.000 traders che hanno minore familiarità con procedure internazionali.

Piuttosto che la prontezza degli operatori commerciali o dei porti, HMRC ritiene che il grado di conoscenza delle nuove procedure dei trasportatori dell'UE rappresenti rischio per l'attuazione dei controlli sulle importazioni del Regno Unito. Sebbene stia aumentando la conoscenza nei trasportatori, si parte da livelli di conoscenza molto bassi e quindi sta scrivendo ogni mese a 14.000 imprese di trasporto dell'UE per informarle della necessità di prepararsi. DFT (Dipartimento dei Trasporti) ha ora



pubblicato il suo manuale sui trasportatori in 17 lingue e ha istituito un sito di informazione e consulenza presso l'Hook of Holland, oltre ad altre misure. DFT ha assicurato di avere piani di emergenza idonei a gestire qualsiasi interruzione che possa verificarsi. Tuttavia, HMRC ha osservato che questo rischio potrebbe ora emergere nell'UE in quanto, ad esempio, i camion che non dispongono dei documenti giusti verrebbero respinti a Calais.

Raccomandazione

Bisogna valutare il grado di conoscenza dei trader UE e trasportatori, per determinare se sia necessario un intervento proprio o dell'UE e quindi stabilire ulteriori sostegni

LA PIENA INTRODUZIONE DEI CONTROLLI ALL'IMPORTAZIONE E LA LOGISTICA

Sebbene il governo ci abbia parlato dei buoni progressi compiuti nella messa a regime del nuovo sistema, delle infrastrutture e del personale necessari per l'introduzione dei controlli sulle importazioni, notiamo che il governo deve ancora apportare ulteriori modifiche. Ad esempio, Defra deve ancora garantire che il sistema di importazione di prodotti, animali, alimenti e mangimi (IPAFFS), utilizzato dalle imprese per notificare a Defra il movimento di merci SPS in Gran Bretagna dall'UE può parlare con il Goods Vehicle Movement Service (GVMS) dell'HMRC per spostare le merci attraverso la dogana del Regno Unito.



Defra ci ha detto che questo lavoro è sulla buona strada e che, in caso contrario, vi sono anche soluzioni alternative che metterà in atto. I dipartimenti hanno espresso fiducia nella propria capacità di mettere in opera le infrastrutture e il personale necessari per un controllo completo

delle importazioni. Tuttavia, il Defra ha evidenziato la sussistenza di rischi riguardanti la capacità delle autorità portuali addette ai controlli sanitari di assumere staff necessario, compresi i veterinari. Notiamo che alcune infrastrutture governative non saranno complete quando saranno introdotti controlli completi sulle importazioni e i

dipartimenti dovranno adoperarsi per stringere accordi provvisori. Ad esempio, la struttura per i controlli a Dover White Cliffs non sarà pronta almeno fino a dicembre 2022 e il sito interno da utilizzare per i controlli SPS nel Galles sud-occidentale, se andrà avanti, non sarà completo fino al 2023.

La British Ports Association, che rappresenta i porti del Regno Unito, richiede che il governo delinea il regime di tariffazione da adottare presso le strutture di controllo interno gestite dal governo per sviluppare a propria volta il regime di tariffazione dei porti.

I porti sono anche in attesa che il governo stabilisca la percentuale dei controlli da effettuare su alcune tipologie di beni che provengono da Paesi specifici e attraccano in porti specifici anche perché devono adeguare le loro strutture al numero di controlli che sono deputati ad effettuare.

La British Ports Association ha inoltre riferito l'esigenza di garantire coerenza tra le diverse rotte per garantire il "level playing field". L'Ufficio di Gabinetto ha comunicato che la tariffazione sarà principalmente un problema dal 1° luglio 2022 e che ha previsto di informare i porti del regime di tariffazione sin all'inizio del 2022.

Ulteriore aspetto riguarda i controlli che vengono effettuati in siti distanti dai porti in cui arrivano le merci. HMRC ha riconosciuto che sarebbe ideale avere infrastrutture fisicamente vicine o interne ai porti, ma questo non sembra possibile. In ogni caso le strutture di frontiera interna sono molto vicine ai porti e quindi i rischi di manipolazione/mistificazione/scarico delle merci sembrano limitati, sostiene HMRC, ma è comunque assicurato il rafforzamento della sorveglianza per gestire quei rischi.

Tuttavia, ha anche riconosciuto che il sito di Ebbsfleet è molto distante (circa 60 miglia) dallo strategico ed importante porto di Dover.

Il sito sarà utilizzato per i controlli doganali sulle merci che arrivano nel porto di Dover fino a quando il sito di Dover White Cliffs non sarà pronto, vale a dire non prima del 2023.

Raccomandazione

Il Governo dovrà chiarire come minimizzare questi gap tra i porti, i punti di entrata e gli alloggiamenti temporanei e come intende operare fino a che strutture permanenti saranno funzionanti.



INFORMATIZZAZIONE DELLE PROCEDURE

La visione del governo è di dotarsi del "confine più efficace del mondo" entro il 2025, prevedendo un coordinamento tra i dipartimenti governativi e le frontiere che ridurrebbe la burocrazia e, soprattutto, l'implementazione di processi moderni, digitali e semplici.

Sono stati stanziati, ad ottobre 2021, 838 milioni di sterline per un triennio sino al 2024-25 al fine di completare l'adozione di sistemi IT doganali, incluso il nuovo servizio di dichiarazione doganale. Ulteriori 180 milioni di sterline sono stati destinati all'istituzione di uno sportello unico a disposizione dei trader che dovrebbe ridurre i costi del commercio e semplificare le interazioni degli operatori commerciali con le agenzie di frontiera.

Lo sportello unico aiuterà le piccole imprese garantendo, ad esempio, la presentazione di un'unica richiesta di informazioni attraverso la quale sarà possibile ottenere tutte le autorizzazioni dai diversi dipartimenti.

Sebbene alla fine del periodo di transizione i dipartimenti si siano concentrati sul garantire alle frontiere una iniziale disponibilità di sistemi informatici, il NAO (National Audit Office) ritiene che ci sia molto ancora da fare per incrementare tale disponibilità iniziale e rendere il tutto coerente e funzionale ai nuovi volumi di dichiarazioni doganali che saranno presentate.

La nostra recente relazione *"Challenges in implementing digital change"* ha evidenziato che la fornitura di servizi complessi e di programmi digitali su larga scala è sempre molto impegnativa per il governo. Ad esempio, il programma del Ministero degli Interni per l'ammodernamento del sistema IT della polizia è stato ritardato di almeno cinque anni e ha visto sforamenti dei costi di oltre £ 400 milioni.



HMRC sta ancora lavorando per sostituire il suo sistema doganale CHIEF con un nuovo servizio di dichiarazione doganale (CDS). CDS avrebbe dovuto essere utilizzato da tutti i trader del Regno Unito sin da gennaio 2019, ma il progetto è stato ritardato e nel 2020 HMRC ha esteso il suo contratto con Fujitsu per garantire che il sistema CHIEF potesse essere utilizzato per altri cinque anni, al costo di 17 milioni di sterline all'anno.

CDS ora ha la capacità di elaborare 200 milioni di dichiarazioni all'anno e la sfida principale che HMRC deve affrontare è la transizione di tutti gli utenti da CHIEF a CDS. L'Agenzia prevede ora di chiudere CHIEF alle dichiarazioni di importazione nel settembre 2022 e alle dichiarazioni di esportazione nel marzo 2023, prima di disattivare completamente il sistema nel giugno 2023. Tuttavia, a metà ottobre 2021,

solo 42 utenti su una popolazione di circa 5.000 erano migrati a CDS, anche se ci si aspetta la migrazione di un grande aumento numero di aziende dopo gennaio.

Raccomandazione

Il governo dovrebbe scrivere al Comitato, entro sei mesi, stabilendo le scadenze temporali sino al 2025 entro le quali dovrà realizzare il proprio progetto di efficientamento dei sistemi di confine e sottolineare i principali rischi che dovrà gestire per portarlo avanti.

PASSEGGERI

La fine del periodo di transizione ha prodotti effetti anche sui viaggi e gli spostamenti dei cittadini tra UK e UE.

L'impatto dell'introduzione delle nuove regole è stato sinora relativamente sentito in quanto la pandemia ha limitato gli spostamenti tra le due aree geografiche.

Il ridotto flusso di passeggeri ha significato che la capacità dei check point, disponibile ai porti per processare i veicoli e gli heavy goods vehicles, fosse sufficiente.



Si prevede un ritorno ai normali volumi di traffico entro l'estate 2022.

L'Ufficio di Gabinetto ha osservato però che un'altra sfida incombe sulle frontiere: il piano dell'UE di introdurre un nuovo sistema di ingressi e uscite per i passeggeri che attraversano l'UE che dovrebbe essere operativo già ora nella prima metà del 2022 e che include controlli biometrici dei passaporti sui passeggeri.

L'Ufficio di Gabinetto ci ha detto che sarebbe stato più facile effettuare questi controlli in un aeroporto piuttosto che, ad esempio, a Dover, dove c'è un gran numero di passeggeri in auto o in pullman difficilmente, da un punto di vista logistico, controllabili.

Abbiamo chiesto al governo cosa accadrebbe se, ad esempio, la scolaresca in gita col bus fosse tenuta a lasciare il veicolo per effettuare controlli biometrici dei passaporti. L'Ufficio di Gabinetto ha dichiarato di non possedere notizie certe sulle modalità di svolgimento dei controlli atteso che spetta alla Francia in collaborazione con la Commissione europea stabilirlo.

In ogni caso è importante che i controlli che si applicano ai conducenti di veicoli pesanti non ritardano i tempi di viaggio dei camion.

IL PROTOCOLLO SULL'IRLANDA DEL NORD

Il protocollo dell'Irlanda del Nord è entrato in vigore dal 1° gennaio 2021, con periodi di grazia per l'introduzione di alcuni controlli.

Il governo ci ha detto che i requisiti del protocollo avevano avuto un impatto significativo sul commercio dell'Irlanda del Nord, causando anche una notevole diversione degli scambi. Ad esempio, il commercio tra l'Irlanda del Nord e l'Irlanda è aumentato in modo significativo: le merci che fluiscono dall'Irlanda del Nord all'Irlanda sono aumentate del 61% su base annua tra gennaio e agosto 2021 e le merci dall'Irlanda all'Irlanda del Nord sono aumentate del 47% rispetto allo stesso periodo.

Sappiamo che le imprese hanno subito un aumento significativo dei costi e ritardi nella movimentazione delle merci a causa dei requisiti del protocollo. HMRC ci ha detto di aver introdotto il Trader Support Service, servizio gratuito da usare per le dichiarazioni doganali e sta pianificando di spendere 360 milioni di sterline su questo in due anni. Il sistema è molto usato dagli operatori.

Defra fornirà fino a 200 milioni di sterline entro la fine del 2023 per il *Movement Assistance Scheme* per contribuire a coprire i costi di certificazione per la circolazione di prodotti agricoli tra la Gran Bretagna e l'Irlanda del Nord.; ad oggi ne sono stati spesi 10 milioni.

La notevole diversione del commercio ha indotto il governo a proporre modifiche alla Commissione europea al funzionamento del protocollo. Ci ha anche detto che rimane preferenziale per il Regno Unito la via di risoluzione consensuale per il futuro, ma che le garanzie dell'articolo 16 sono rimaste in vigore e potrebbero essere utilizzate se necessario e giustificato. C'è bisogno di pragmatismo e di soluzioni pratiche alle reali difficoltà incontrate sul campo.

Il governo del Regno Unito ha esposto le sue proposte in un documento nel luglio 2021. L'Ufficio di Gabinetto sceglierebbe un approccio basato sul rischio in base al quale solo le merci che sono a rischio di attraversare dall'Irlanda del Nord per approdare all'area doganale dell'UE in Irlanda sono soggette a controlli. Ciò significherebbe dar vita ad un sistema di garanzie all'interno del quale le aziende possono autocertificare che le loro merci che si spostano dalla Gran Bretagna all'Irlanda del Nord restano all'interno del Regno Unito. I negoziati rimangono in corso e l'Ufficio di Gabinetto ci ha detto che, con buona volontà e approcci costruttivi da entrambe le parti, spera in una risoluzione.



LE REAZIONI DELLA STAMPA BRITANNICA

- ❖ [Brexit red tape hits UK firms with high costs, more paperwork](#)
- ❖ [Angus Robertson describes Brexit as 'ongoing calamity ...](#)
- ❖ [Brexit damaging trade with EU, says public accounts committee](#)
- ❖ [Warning over border delays when new checks kick in - BBC](#)
- ❖ [Reports by MPs offer very different perspectives on how Brexit ...](#)
- ❖ [UK Brexit import controls: 'much work remains to be done'](#)
- ❖ [Brexit has piled up costs and paperwork for UK companies ...](#)

Fonte: [EU Exit: UK Border post transition](#)

Traduzione ed elaborazione Desk Brexit

