



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Giugno 2023

Seria preoccupazione del settore per la crisi dei controlli doganali nel porto di Napoli

LINK: <http://www.primomagazine.net/2023/06/seria-preoccupazione-del-settore-per-la.html>

Seria preoccupazione del settore per la crisi dei controlli doganali nel porto di Napoli giugno 09, 2023 9 giugno 2023 - In merito alla grave crisi dei controlli doganali nel porto di Napoli **Confetra** Campania ha diramato la seguente nota stampa: "Le sottoscritte associazioni, ACCSEA, ASSOSPENA, ASSOLOGISTICA, ASSOAGENTI, FEDIT, IFA sotto l'egida **CONFETRA**, unitamente al Consiglio Territoriale dei Doganalisti, manifestano il loro disappunto per i ritardi con cui vengono effettuati i controlli doganali nel porto di Napoli. Si tratta purtroppo di una questione atavica che si ripropone ciclicamente, ma in questa circostanza i tempi per la normalizzazione delle attività risultano particolarmente lunghi, considerando che la crisi è scoppiata oltre 20 giorni fa. Recentemente abbiamo partecipato a numerosi incontri e tavoli di lavoro con l'Agenzia delle Dogane ma dobbiamo prendere atto che nonostante la buona volontà e l'impegno del Direttore dell'ufficio e dei funzionari preposti, l'arretrato di controlli accumulato viene smaltito

molto lentamente (ad oggi occorrono circa 12/13 gg. per intraprendere una verifica), con la conseguenza che le aziende importatrici ed esportatrici che utilizzano il porto di Napoli subiscono ingenti danni in termini di soste portuali e di mancate consegne. Ci risulta in proposito che alcuni operatori intendono intraprendere azioni risarcitorie, senza considerare il fatto che riteniamo molto probabile lo spostamento di parte dei traffici verso altri porti con pesanti ricadute economiche per la nostra regione. Inoltre le nostre associazioni sono sottoposte a pesanti pressioni da parte dell'utenza e pertanto, non essendo riuscite in alcun modo a risolvere la questione finora, stanno valutando la possibilità di un blocco delle attività. Per scongiurare disagi ancor più gravi è necessario dunque adottare provvedimenti straordinari allo scopo di azzerare in tempi rapidi l'arretrato, ed allo stesso tempo creare le condizioni per cui tale situazione non si ripeta più. Siamo in prossimità della stagione estiva, periodo nel quale

storicamente coincidono il picco di lavoro e le ferie del personale e pertanto esprimiamo la nostra forte preoccupazione che il disagio possa riproporsi a breve con conseguenze ancora più pesanti. Non possiamo più tollerare uno status quo che consideriamo ormai cronico; è giunto il momento di affrontare seriamente la questione una volta per tutte, abbiamo il dovere di salvaguardare il nostro lavoro e la reputazione del nostro porto. Ci auguriamo di ricevere adeguate e tempestive risposte da parte delle Autorità preposte".

Controlli doganali a rilento, a Napoli le associazioni minacciano lo stop

LINK: <https://www.ship2shore.it/it/article/84574#1969682275>



Controlli doganali a rilento, a Napoli le associazioni minacciano lo stop. La normalizzazione delle attività tarda a essere ripristinata e gli aderenti a **Confetra** Campania alzano la voce, perché a riportare ingenti danni sono le aziende di import-export. Intanto Assospena conferma i propri vertici, al termine dell'assemblea ordinaria dei soci. "Le sottoscritte associazioni, ACCSEA, Assospena, Assologistica, Assoagenti, FEDIT, IFA sotto l'egida di **Confetra** - unitamente al Consiglio Territoriale dei Doganalisti - manifestano il loro disappunto per i ritardi con cui vengono effettuati i controlli doganali nel porto di Napoli. Si tratta purtroppo di una questione atavica che si ripropone ciclicamente, ma in questa circostanza i tempi per la normalizzazione delle attività risultano particolarmente lunghi, considerando che la crisi è scoppiata oltre 20 giorni fa", si legge in una nota

stampa congiunta rilasciata dalle associazioni che operano nello scalo campano. "Recentemente abbiamo partecipato a numerosi incontri e tavoli di lavoro con l'Agenzia delle Dogane ma dobbiamo prendere atto che nonostante la buona volontà e l'impegno del Direttore dell'ufficio e dei funzionari preposti, l'arretrato di controlli accumulato viene smaltito molto lentamente (ad oggi occorrono circa 12/13 giorni per intraprendere una verifica), con la conseguenza che le aziende importatrici ed esportatrici che utilizzano il porto di Napoli subiscono ingenti danni in termini di soste portuali e di mancate consegne. Ci risulta in proposito che alcuni operatori intendono intraprendere azioni risarcitorie, senza considerare il fatto che riteniamo molto probabile lo spostamento di parte dei traffici verso altri porti con pesanti ricadute

economiche per la nostra regione", si legge ancora nel comunicato stampa unitario delle sigle che si trovano sotto 'al cappello' di **Confetra** Campania, che rincarano ancora la dose, minacciando possibili ritorsioni: "Inoltre le nostre associazioni sono sottoposte a pesanti pressioni da parte dell'utenza e pertanto, non essendo riuscite in alcun modo a risolvere la questione finora, stanno valutando la possibilità di un blocco delle attività. Per scongiurare disagi ancor più gravi è necessario dunque adottare provvedimenti straordinari allo scopo di azzerare in tempi rapidi l'arretrato, e allo stesso tempo creare le condizioni per cui tale situazione non si ripeta più. Siamo in prossimità della stagione estiva, periodo nel quale storicamente coincidono il picco di lavoro e le ferie del personale e pertanto esprimiamo la nostra forte preoccupazione che il disagio possa riproporsi a

breve con conseguenze ancora più pesanti", paventano ancora le associazioni del settore che concludono auspicando di poter trovare una soluzione nel minor tempo possibile: "Non possiamo più tollerare uno status quo che consideriamo ormai cronico; è giunto il momento di affrontare seriamente la questione una volta per tutte, abbiamo il dovere di salvaguardare il nostro lavoro e la reputazione del nostro porto. Ci auguriamo di ricevere adeguate e tempestive risposte da parte delle Autorità preposte". Assospena conferma i propri vertici L'assemblea di Assospena Presso il Polo Dello Shipping, presso il capoluogo campano, si è svolta l'assemblea ordinaria dei soci dell'Associazione degli Spedizionieri Doganali di Napoli. Dopo i saluti di Salvo Trentino, direttore dell'Ufficio delle Dogane di Napoli 1, e di Ugo Vestri, dirigente della port authority, si è proceduto all'approvazione del bilancio e alla lettura della relazione morale da parte del presidente Augusto Forges Davanzati che ha ripercorso l'attività svolta dall'associazione nell'ultimo anno soffermandosi sull'efficacia delle azioni svolte a tutto campo a difesa degli interessi della categoria, attraverso il

costante confronto con l'Agenzia delle Dogane e con gli altri enti pubblici coinvolti nelle attività doganali. A seguire, l'assemblea ha confermato alla presidenza Augusto Forges Davanzati, e ha proceduto al rinnovo delle cariche come riportato di seguito: Presidente: Augusto Forges Davanzati Vicepresidente: Mario D'Angiolo Segretario: Roberto D'Angiolo Tesoriere: Giovanni Porzio Consiglieri: Giuseppe Santalucia, Fabio Polito, Maurizio Salernitano, Alberto Fabbricatore, Nicola Cannavacciuolo, Gennaro Ciotola, Roberto Aniceto, Sergio Starace Revisori: Ciro Autore, Massimo De Gregorio, Gaetano Maggio Probiviri: Antonio Sticco, Giuseppe Montuori, Luigi Di Casola L'assemblea è proseguita con un ampio dibattito sulla questione dei controlli doganali nel porto di Napoli, tema molto attuale che sarà al centro dell'azione associativa durante il nuovo mandato. F.N.

De Ruvo (**Confetra**): "Lavorare su Intermodalità e semplificazione. Sul Pnrr bisogna fare in fretta"

LINK: <https://www.cuoreeconomico.com/de-ruvo-confetra-lavorare-su-intermodalita-e-semplificazione-sul-pnrr-bisogna-fare-in-fretta/>



De Ruvo (**Confetra**): "Lavorare su Intermodalità e semplificazione. Sul Pnrr bisogna fare in fretta" (Carlo De Ruvo, presidente di **Confetra**) Il presidente della confederazione dei trasporti e della logistica a CUOREECONOMICO: "Siamo preoccupati per le scadenze, occorre decidere rapidamente come modificare il piano perché c'è molto da fare. Transizione ecologica giusta ma va realizzata in maniera sostenibile. Tutte le nuove tecnologie sono utili, no ad una sola soluzione" Anche per il settore dei trasporti e della logistica, questa è decisamente la fase più delicata della ripartenza, perché il comparto è quello che fa muovere - non solo in senso figurato - tutta l'economia. Mettere a terra i progetti del Pnrr significa quindi dare l'impulso per modernizzare le infrastrutture ma anche per una forte semplificazione normativa. Carlo De Ruvo, presidente di **Confetra**, la confederazione nazionale

dei trasporti e della logistica, disegna con CUOREECONOMICO un quadro chiaro della situazione: "Va incentivato un rinnovo dei veicoli industriali basato sulla diversificazione energetica", sottolinea. "L'intermodalità è uno sviluppo obbligato, che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto ma c'è ancora molto da fare". E lancia l'allarme: "Siamo preoccupati per l'attuazione del Pnrr, in particolare per le scadenze da centrare entro giugno". Quali sono le sfide che il settore dei trasporti e della logistica ha di fronte nei prossimi mesi, anche alla luce della situazione economica attuale? "Nel 2022 il mercato della logistica è cresciuto del 2,8 per cento in più rispetto al 2021 (dati Contract Logistics), anno in cui il settore aveva già registrato una forte ripresa dei volumi, ma il conflitto russo-ucraino ha acuito

alcune criticità tra cui l'aumento dei prezzi dei beni energetici e dei costi operativi. A queste criticità contingenti si aggiungono problematiche strutturali quali, in particolare, il peso di una burocrazia opprimente, il nanismo imprenditoriale e la ormai cronica carenza di autisti e di macchinisti ferroviari. Per troppo tempo l'attenzione della politica si è concentrata sulle infrastrutture mentre alla logistica servono soprattutto interventi di semplificazione normativa e amministrativa, la riduzione del cuneo fiscale e contributivo che vada a vantaggio non solo dei lavoratori ma anche delle imprese, l'attuazione dello Sportello Unico Doganale e la piena entrata in funzione delle Zes (Zone Economiche Speciali) e delle ZIs (Zone Logistiche Semplificate)". Che giudizio dà della posizione della Ue relativamente allo stop alla produzione di motori endotermici e di voler

puntare solo sull'elettrico? "Siamo convinti che il miglioramento della competitività delle nostre imprese debba avvenire nel quadro di una politica industriale sostenibile che affronti la decarbonizzazione del trasporto come richiesto dagli obiettivi europei e dagli impegni assunti a livello internazionale. Ogni nuova tecnologia di alimentazione presenta vantaggi e svantaggi che riguardano l'entità e i costi della produzione, l'autonomia e l'efficienza energetica assicurata al mezzo, i costi e la disponibilità delle infrastrutture distributive e i tempi di rifornimento. L'alimentazione elettrica ha finora preso piede solo nel trasporto delle merci a corto raggio. I biocarburanti possono determinare una decisiva svolta ecologica ma hanno livelli di produzione e distribuzione ancora scarsi, con costi troppo elevati. L'idrogeno, nelle sue applicazioni finali per il trasporto pesante, è ancora una filiera da sviluppare, soprattutto dal punto di vista infrastrutturale. Riteniamo quindi che non sia possibile individuare una soluzione unica e pertanto vada incentivato un rinnovo dei veicoli industriali basato sulla diversificazione energetica". L'intermodalità è il futuro, per una mobilità

davvero sostenibile? "Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa, già disponibile che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto ma c'è ancora molto da fare. La quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia è ancora bassa - circa 13 per cento contro la media europea del 19 - e molto lontana dall'obiettivo del 30 per cento da raggiungere entro il 2030 secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti - si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti - che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi. In Italia permane un grave ritardo infrastrutturale di collegamento dei porti con le reti stradali e ferroviarie e con le piattaforme logistiche retroportuali". La via da seguire è quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti come il marebonus/ferrobonus di cui andrebbero però ottimizzati alcuni aspetti operativi. Il Pnrr-Pnc, insieme ad altri fondi di bilancio, ha finanziato diverse connessioni di

ultimo/penultimo miglio alla rete ferroviaria soprattutto dei porti e programmato la realizzazione di un vero e proprio piano, in particolare nel Sud del Paese. Se realizzati tempestivamente, questi investimenti possono contribuire ad aumentare il trasferimento modale verso modalità di trasporto a basse emissioni, ma serve continuità nella realizzazione dei molti interventi necessari. L'Italia è in ritardo sul fronte infrastrutturale, ma il Pnrr è una grande occasione. C'è il rischio che qualche opportunità per modernizzare il Paese vada persa? E se sì quali possibili soluzioni? "Il Pnrr rappresenta senza dubbio un'occasione storica. Le risorse che il Pnrr ha assegnato al Ministero dei trasporti, pari a 62 miliardi di euro per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili, sono ingenti ma gli interventi infrastrutturali non bastano. Purtroppo al settore della logistica è riservata una minima parte dello stanziamento: infatti solamente 250 milioni sono destinati agli incentivi tecnologici e digitali, dei quali 190 direttamente alle imprese logistiche. A nostro avviso il Pnrr dovrebbe rappresentare anche un'occasione per accelerare i processi di semplificazione, la transizione ecologica e il

superamento delle debolezze strutturali del Paese. Non più quindi solo misure "verticali" come ferrobonus, marebonus, rinnovo flotte, ma anche misure volte ad accompagnare la crescita dimensionale e competitiva della logistica nazionale a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati. Siamo preoccupati quanto la Commissione Europea delle difficoltà nel mettere in pratica il Pnrr. Sono soprattutto le prossime scadenze a destare allarme: 27 obiettivi, tra milestone e target, da centrare entro fine giugno e ben 69 previsti entro dicembre, per due rate da 34 miliardi complessivi. Riteniamo che sia necessario presentarsi con proposte il più possibile credibili per allungare i tempi o spostare le risorse subito sulle opere effettivamente realizzabili. Andrebbe intavolata con l'Ue una seria trattativa di rivisitazione del Piano, nato in periodo pandemico ma senza tener conto della profonda crisi energetica e conseguente inflazione derivata che ha colpito l'intera Europa". Di Emanuele Lombardini (Riproduzione riservata)



| Logistic Performance Index 2023: la parola a Carlo De Ruvo, Confetra



Il **Logistic Performance Index 2023** fornisce una misura della capacità di 139 Paesi nel mondo di movimentare merci con velocità e affidabilità e di quantificare la competitività della logistica a livello internazionale. **L'Italia resta ferma al 19° posto**: tra gli attori del settore interpellati, **Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra**, commenta qui di seguito la performance del nostro Paese.

Le ragioni della lentezza dell'Italia

"Nel commentare i dati relativi all'indice LPI 2023 va fatta una doverosa premessa; questo è un indice qualitativo che si ottiene attraverso interviste a grandi player del settore su **sei fattori di competitività misurati su una scala semplificata che va da 0 a 5** – dichiara Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra -. Tutto ciò per dire che l'indagine è interessante perché fornisce un quadro a livello globale della competitività della logistica dei diversi Paesi, ma attraverso una semplificazione del contesto di riferimento. Dall'analisi dei dati emerge quindi che **l'Italia si sta muovendo più lentamente di altri Paesi, a causa di criticità di sistema** che in parte potrebbero essere affrontate con politiche per la semplificazione, l'innovazione digitale e l'efficiamento delle procedure operative, al fine di garantire una maggiore fluidità dei traffici e una migliore competitività dell'intero sistema italiano. Del resto, **l'attenzione della politica verso la logistica è ancora scarsa**; l'esempio è rappresentato dai soli 250 milioni (su 192 miliardi) riservati nel PNRR al settore e di questi, in particolare, i 175 milioni direttamente destinati alle imprese di trasporto e logistica per incentivi tecnologici e digitali", aggiunge De Ruvo.

Cosa bisogna migliorare

"**Il principale problema del nostro paese è l'immobilismo**; mentre gli altri corrono noi camminiamo o restiamo fermi – sostiene il Presidente di Confetra -. Si parla molto di sburocratizzazione, ma non si procede mai a realizzare una reale semplificazione normativa. **La dotazione infrastrutturale italiana progredisce molto lentamente**, comunque in misura minore rispetto ad altri Paesi, e i tempi di realizzazione delle opere pubbliche stridono con la velocità con cui evolve la domanda di mobilità. Le priorità per il mondo della logistica sono, in particolare, la necessità di semplificazioni **normative a saldo zero e l'attuazione dello Sportello Unico Doganale**, associate a una diffusa digitalizzazione delle imprese e dei sistemi logistici. Anche la piena entrata in funzione delle ZES (Zone Economiche Speciali) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate) potrebbe rilanciare l'efficienza e la competitività dei nodi del sistema logistico nazionale. **L'efficienza delle procedure operative è vitale** per garantire una maggiore fluidità dei traffici e una migliore competitività dell'intero sistema paese. **Non va poi dimenticata la formazione professionale** per la logistica, un settore labour intensive per definizione, che ad ogni livello incontra difficoltà a trovare figure adeguate alle proprie necessità. Oggi è molto complicato far arrivare a un giovane informazioni corrette su che tipo di lavoro sia, ad esempio, quello dello spedizioniere internazionale; **un grande aiuto in tal senso potrebbe arrivare dalle scuole professionali** e dagli istituti tecnici; un altro supporto potrebbe venire dalla previsione di percorsi formativi specifici nell'ultimo anno di scuola tecnica dedicati al conseguimento della patente C e della CQC, per incentivare i giovani all'approccio del mestiere di autotrasportatore", conclude De Ruvo.

PANORAMA**FONDI INTERPROFESSIONALI**

For.Te, versamenti in crescita di oltre il 21%

Il Fondo For.Te., il Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua del terziario, si lascia alle spalle un 2022 in cui recupera il calo delle attività che ha caratterizzato la fase della pandemia e si riporta su valori dei versamenti delle imprese che sono superiori al pre-pandemia. Il Fondo è stato costituito circa vent'anni fa da Confcommercio, **Confetra**, Cgil, Cisl e Uil per favorire lo sviluppo della formazione continua nelle imprese e per i lavoratori del terziario e oggi interessa più di 133 mila aziende aderenti e oltre 1,4 milioni di addetti. Se si considerano i dati riferiti ai versamenti delle aziende a favore di Forte c'è stato un ampio recupero della contrazione rilevata nel 2020 sul 2019 pari al -13,48%, per effetto della pandemia. I risultati del 2022 vanno ben oltre questo dato: attestano infatti la crescita del +21,40% rispetto al 2020 e del 10,29% rispetto all'esercizio 2021. Un risultato economico importante che deriva dall'aumento delle aziende che hanno scelto di aderire a For.Te., (+ 2,2% sul 2021 e + 4,2% sul 2020). Trend positivo anche per il numero complessivo dei dipendenti delle aziende nel 2022, con + 5% sul 2021 e +14,7% sul 2020. Nel corso del 2022, sono stati destinati quasi 100 milioni di euro per il finanziamento di "Avvisi" rivolti a tutte le aziende aderenti, ai quali si sono aggiunti l'Avviso dedicato alla seconda edizione del Fondo Nuove Competenze e quello finalizzato alle Politiche Attive, per l'inserimento di disoccupati e inoccupati nel mondo del lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confetra, pubblicate le statistiche aggiornate del trasporto ...

LINK: http://www.transportonline.com/notizia_56736_Confetra,-pubblicate-le-statistiche-aggiornate-del-trasporto-merci.html



Confetra, pubblicate le statistiche aggiornate del trasporto merci. Analizzate le diverse tipologie di trasporto. Sono state pubblicate le statistiche elaborate dall'Ufficio Studi confederale sulla base dei più recenti dati disponibili da fonti ufficiali. Le statistiche analizzano i dati delle seguenti tipologie di trasporto: - Trasporto merci su strada - Trasporto merci ferroviario italiano - Trasporto merci attraverso l'arco alpino - Trasporto merci nei principali porti italiani - Cargo aereo nei principali aeroporti. Le statistiche complete sono visualizzabili a questo link.

Fonte: **CONFETRA**

Intervista a Betty Schiavoni si congeda dalla presidenza di Alsea

LINK: <https://www.aircargoitaly.com/intervista-a-betty-schiavoni-si-congeda-dalla-presidenza-di-alsea/>

Intervista a Betty Schiavoni si congeda dalla presidenza di Alsea Transizione green e digitale, formazione, dialogo con le istituzioni i temi che resteranno centrali per l'associazione secondo la sua presidente uscente di REDAZIONE AIR CARGO ITALY 29 Giugno 2023 Stampa Alla vigilia dell'elezione del suo successore (il nome, già individuato dal nuovo Consiglio direttivo, sarà votato il prossimo 5 luglio), è tempo di bilanci per la presidente uscente di Alsea (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) Betty Schiavoni, giunta ormai al termine di un doppio mandato (più una proroga di un anno) che la sta lasciando 'soddisfatta' e 'contenta'. Non perché per lei si tratterà dell'addio alla vita associativa - 'Praticamente un secondo lavoro!' - dato che siederà ancora nel Consiglio Direttivo dell'associazione e che intende ora focalizzarsi sul ruolo, che ritiene centrale, di vicepresidente con delega all'autotrasporto e alla logistica urbana di **Confetra**. Ma con lo scopo di tenere traccia dei risultati raggiunti e soprattutto di segnalare a chi prenderà il

suo posto quelle che ritiene essere sfide ineludibili per l'associazione e per l'intera categoria. Tra i primi, Schiavoni - grazie anche al sostegno che riconosce di aver ricevuto dai colleghi consiglieri - annovera l'attività formativa condotta con Alsea Academy, la creazione di Alsea Service (di supporto agli associati nelle buste paga), così come l'ottimo rapporto mantenuto e stabilito con le istituzioni, in particolare locali. Tra queste la Camera di Commercio di Milano, Monza Brianza e Lodi ('Sediamo nel Consiglio Camerale e veniamo consultati spesso'), con il comune di Milano (anche se adesso, prevede, il confronto sarà più duro perché nell'aria c'è il tema della limitazione al traffico dei mezzi pesanti in città, dopo le numerose morti di ciclisti che si sono verificate negli ultimi mesi) e con la Regione Lombardia ('Ma il fatto che infrastrutture e trasporti siano oggi competenza di due diversi assessorati complica l'interlocuzione'). Nel portafoglio di risultati, Schiavoni include poi anche l'apertura di un nuovo ufficio a Malpensa, aeroporto considerato

centrale per l'export italiano (da cui lo scontento per il mancato via libera all'espansione della cargo city: 'Brescia avrebbe potuto rappresentare un'alternativa ma Roma Fiumicino è troppo lontana dal cuore del tessuto produttivo, è inevitabile che poi le aziende vadano a Nord, oltreconfine'). Tra i temi che dovranno restare al centro delle preoccupazioni della categoria c'è secondo la presidente uscente di Alsea quello dell'aggiornamento, inteso sia dal lato dei processi aziendali sia della parallela formazione degli addetti ai lavori. 'Le multinazionali non hanno problemi, ma il 70% della nostra categoria è composto da Pmi, dobbiamo aiutarle nel percorso verso al digitalizzazione' afferma Schiavoni. Che, pur dicendosi preoccupata dal ruolo sempre maggiore acquisito dai big del settore, spesso a colpi di acquisizioni in orizzontale e in verticale, è però anche convinta del fatto che resterà spazio per le realtà più piccole. 'Riescono meglio a offrire risposte e tranquillità alla clientela, la quale pure spesso, non va dimenticato, è composta da

Pmi'. All'orizzonte si affacciano comunque altre sfide importanti: 'Ad esempio quella rappresentata dall'intelligenza artificiale, che probabilmente sarà di supporto nella gestione documentale ma creerà attriti sul fronte occupazionale'. Anche per affrontare prove così diverse da quelle sostenute sinora, secondo Schiavoni sarà necessario, nel settore e nella stessa Alsea, l'apporto delle nuove generazioni, per questioni anagrafiche più vicine a certe istanze e anche però dotate di una sensibilità diversa rispetto a temi come quello della sostenibilità o della ricerca di una maggiore qualità della vita. 'Interessatevi alla vita associativa!' è quindi l'appello ai giovani trasportatori e spedizionieri lombardi lanciato dalla presidente uscente di Alsea. Come detto, il cambio della guardia dell'associazione sarà formalizzato il prossimo 5 luglio, data nella quale il nuovo consiglio direttivo indicherà il nome del nuovo presidente. Quasi del tutto confermata, nell'assemblea di giugno, intanto, la composizione di questo organo. Oltre alla stessa Schiavoni, continuano a farne parte quali consiglieri Mario Disegni, Mario Zini, Alessandro Canese,

Federico Fuochi Paolo Maderna, Massimo Gerardo Pozzi Chiesa, Alessandro Raimondo, Matteo Rossi e Luigi Torracco, cui si è ora aggiunto Marco Pepa, mentre ne sono usciti Danilo Barbieri e Francesco Bernasconi.

F. M.

Confetra: no alla indagine e alle quote dell'Authority

Autotrasporto

De Ruvo: l'Authority non può regolare logistica e autotrasporto

L'oggetto del contendere è un'indagine conoscitiva sull'autotrasporto e la logistica avviata il mese scorso dall'Authority di regolazione dei trasporti. Ma è solo l'ultimo atto di una querelle che va avanti da anni. Per la precisione dal decreto Genova del 2018 che ha ricompreso autorasportatori e imprese della logistica tra gli operatori economici tenuti al versamento delle quote annuali all'Authority. E che però tra emergenza Covid e guerra in Ucraina ha subito diverse sospensive mentre nei tribunali si consumava una guerra di carte bollate per dichiarare illegittimo il contributo dello 0,6 per mille sul fatturato rilevante superiore a 5 milioni di euro. Ma andiamo per ordine.

In una nota che sarà diramata nei prossimi giorni la Confederazione che riunisce 21 federazioni nazionali del settore punta i piedi e annuncia di aver inviato una lettera al presidente dell'Authority Nicola Zaccheo comunicando la decisione di non rispondere al questionario inviato nel mese di maggio. «L'indagine non ha ragione di essere - chiosa il presidente della Confederazione Carlo De Ruvo - in quanto riguarda settori, quali quello dell'autotrasporto e della logistica, già liberalizzati e già compiutamente regolati a livello tanto europeo quanto nazionale e sui

 **Serve una revisione e delimitazione del ruolo dell'Art che non può autoregolarsi**

quali pertanto l'Authority dei trasporti non può e né potrebbe

adottare alcun atto di concreta regolazione». Inoltre sempre secondo De Ruvo «l'indagine non è stata preceduta da alcuna analisi preliminare e sembra finalizzata ad acquisire surrettiziamente elementi puramente formali di strumentalità regolatoria». Infine «i quesiti travalicano il perimetro delle competenze dell'Art invadendo quelle del Governo, del Parlamento o di altre Autorità indipendenti».

Confetra lancia un appello alle istituzioni perché «sia promossa una profonda azione di revisione e delimitazione del ruolo dell'Art che non può pretendere di autoregolarsi imponendo oltretutto una contribuzione obbligatoria a operatori e settori economici che dovrebbero viceversa essere completamente esclusi in quanto né destinatari e né beneficiari della competenza regolatoria dell'Authority».

La questione del contributo annuale che De Ruvo definisce «tassazione occulta» è finita anche sui tavoli di Palazzo Chigi con una lettera inviata ad aprile alla premier Giorgia Meloni. Anche in questo caso Confetra si appella alle norme che prescrivono il pagamento del contributo alle imprese che operano nei settori sui quali l'Authority abbia «concretamente avviato l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge nel mercato in cui esse operano». Di qui la richiesta di soppressione anche alla luce di un contenzioso pregresso con esiti non univoci tra Tar Piemonte e Consiglio di Stato.

—F.La.

© RIPRODUZIONE RISERVATA