



RASSEGNA STAMPA

OTTOBRE

MANOVRA: CONFETRA, SERVONO INTERVENTI STRAORDINARI PER PIU' PRODUTTIVITA' E COMPETITIVITA'

ADN0669 7 ECO 0 ADN ECO NAZ MANOVRA: CONFETRA, SERVONO INTERVENTI STRAORDINARI PER PIU' PRODUTTIVITA' E COMPETITIVITA' = Roma, 13 ott. (Adnkronos) - "Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese come la revisione dell'Ires, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese". E' quanto ha detto il presidente di CONFETRA, Carlo De Ruvo, nel corso del vertice a Palazzo Chigi sulla legge di Bilancio 2026. De Ruvo, fa sapere una nota, ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'Art e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'Agcom, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore. (Red-Eco/Adnkronos) ISSN 2465 - 1222 13-OTT-25 13:42 NNNN



13/10/2025

MANOVRA: CONFETRA, INTERVENIRE SU PRODUTTIVITA' IMPRESE

AGI0481 3 ECO 0 R01 / Manovra: Confetra, intervenire su produttività imprese = (AGI) - Roma, 13 ott. - "Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese - ha spiegato De Ruvo - come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese". Lo ha detto il presidente Confetra Carlo De Ruvo, nel corso dell'incontro tra governo e sindacati a Palazzo Chigi sulla prossima manovra, illustrando alcune proposte normative per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione. L'associazione, viene riferito, ha chiesto "l'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale". E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione "per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore". (AGI)Red/Man 131341 OCT 25 NNNN

MANOVRA: CONFETRA, SERVONO INTERVENTI STRAORDINARI PER PIU' PRODUTTIVITA' E COMPETITIVITA'

LAB0271 7 LAV 0 LAB LAV NAZ MANOVRA: CONFETRA, SERVONO INTERVENTI STRAORDINARI PER PIU' PRODUTTIVITA' E COMPETITIVITA' = Roma, 13 ott. (Labitalia) - "Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese come la revisione dell'Ires, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese". E' quanto ha detto il presidente di CONFETRA, Carlo De Ruvo, nel corso del vertice a Palazzo Chigi sulla legge di Bilancio 2026. De Ruvo, fa sapere una nota, ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'Art e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'Agcom, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore. (Red-Lab/Labitalia) ISSN 2499 - 3166 13-OTT-25 15:14 NNNN

MANOVRA, CONFETRA: SERVONO INTERVENTI STRAORDINARI PER FAVORIRE IMPRESE

Manovra, Confetra: servono interventi straordinari per favorire imprese Manovra, Confetra: servono interventi straordinari per favorire imprese Per incentivare produttività e competitività Milano, 13 ott. (askanews) - Confetra ha partecipato, insieme alle altre maggiori organizzazioni del mondo imprenditoriale, al vertice di Palazzo Chigi sulla Manovra di Bilancio 2026. Nel corso dell'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il presidente di Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. E' stata richiamata l'attenzione, riporta un comunicato, anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore. "Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese - ha spiegato De Ruvo - come la revisione dell'Ires, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari". "Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese", ha concluso De Ruvo. Bos 20251013T171534Z

IL CANTIERE DELLA FINANZIARIA

Imprese in pressing sul governo Giorgetti: «Manovra non chiusa»

Il mondo produttivo chiede all'esecutivo più investimenti per spingere la crescita
Il ministro dell'Economia lascia la porta aperta. Si tratta con le banche su 3 miliardi

SANDRO IACOMETTI

■ La legge di bilancio approda oggi in Consiglio dei ministri, ma la manovra ancora non è chiusa. Ad assicurarlo alle imprese è stato il titolare del Mef, Giancarlo Giorgetti, nel corso degli incontri che hanno impegnato il governo e le associazioni datoriali ieri mattina a Palazzo Chigi. Quattro ore, due round, oltre trenta sigle ascoltate da una fitta pattuglia dell'esecutivo, con il sottosegretario di Stato Alfredo Mantovano e, oltre a Giorgetti, i ministri degli Esteri Antonio Tajani, del Lavoro Marina Calderone, degli Affari europei Tommaso Foti e dell'Industria, Adolfo Urso, insieme al sottosegretario per le Politiche e il Sud, Luigi Sbarra. Al centro, le richieste del mondo imprenditoriale, tutte rivolte a stimolare i consumi e rinvigorire la produzione: una soglia più alta per il taglio dell'Irpef, la parziale defiscalizzazione degli aumenti contrattuali e delle tredicesime, più incentivi all'industria per sostenere la competitività, il nodo scorio del costo dell'energia. Tutti capitoli da far rientrare negli stretti margini indicati nel Documento programmatico di finanza pubblica, che mette sul piatto 16 miliardi di euro (lo 0,7% del Pil) dedicati in gran parte al taglio dell'Irpef per il ceto medio, agli aiuti alle famiglie e al rifinanziamento del fondo sanitario. Una parte delle risorse è ancora da coprire. Su questo terreno va avanti la trattativa con le banche, che ruoterebbe intorno all'ipotesi di un contributo di circa 3 miliardi.

Sui dettagli della manovra, per ora, l'esecutivo resta abbottonato. «Giorgetti non ha dato numeri, ha parlato pochissimo e ascoltato, ci ha ribadito le linee generali che sono già nel documento e ci ha detto che la manovra non è chiusa», ha spiegato il presidente di Confedilizia, Giorgio Spaziani Testa, che ha apprezzato la conferma «delle detrazioni al 50% per le ristrutturazioni della prima casa». Ma questo non basta a rassicurare le aziende. «Da gennaio terminano tutti gli incentivi e l'industria italiana è nuda, senza strumenti per competere in uno

scenario dominato da incertezza, dazi e rischio delocalizzazione», è il monito di Confindustria, che torna a esprimere «preoccupazione per la mancanza, al momento, di misure forti a sostegno degli investimenti». Manca «la parola crescita», ha incalzato il presidente Manuele Orsini dall'assemblea di Assolombarda, ribadendo la necessità di attuare il piano straordinario da 8 miliardi l'anno proposto all'assemblea annuale di Bologna. A partire dall'introduzione di un'Ires pre-miale 2.0 realmente efficace, senza vincoli che ne limitino l'impat-

to. Quello dell'Ires è un tema caro anche a Confindustria, che infatti propone di renderla «strutturale» per quelle società «che investono in innovazione e creano nuova occupazione». Sul fronte fiscale le associazioni chiedono anche di fare di più sul taglio dell'Irpef: «La pressione fiscale è troppo alta, lo stesso Dpfp stima, per il 2025, 342 miliardi di gettito delle imposte dirette», meno rispetto all'anno scorso, ma ancora «su livelli record», fa presente Confesercenti. Anche Legacoop chiede «un deciso cambio di passo nelle politiche di crescita», a partire dalla parziale defiscalizzazione degli aumenti contrattuali su cui potrebbe esserci «una possibilità reale: abbiamo iniziato a interloquire con il ministro del Lavoro già da tempo», sostiene il presidente Simone Gamberini.

Insiste sulla competitività anche il settore della logistica. «Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese», ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo.

Parla comunque di incontro «importante» la Coldiretti, che chiede la semplificazione per i contratti occasionali legati al lavoro, e sull'agroalimentare pone il tema dell'internazionalizzazione «sul quale vanno trovate nuove risorse in vista di nuovi investimenti, sia per il mantenimento dei mercati esistenti che per la possibilità di crescere nei mercati emergenti».



Il vertice di ieri a Palazzo Chigi tra governo e associazioni datoriali

© RIPRODUZIONE RISERVATA



13/10/2025

MANOVRA DI BILANCIO 2026, CONFETRA E LEGACOOP: "MISURE PER EVITARE RECESSIONE"

A Palazzo Chigi si è tenuto ieri il vertice sulla Manovra di Bilancio 2026 attesa da Bruxelles. Vi hanno partecipato le più importanti organizzazioni del mondo imprenditoriale italiano, tra cui Confetra e Legacoop. Sono diverse le sollecitazioni presentate al governo: dall'incentivo alla produttività all'elaborazione di misure per aumentare il potere d'acquisto dei lavoratori, dalla riduzione del peso fiscale sul ceto medio alla detassazione delle tredicesime.

Legacoop: "favorire gli investimenti, abbassare il costo dell'energia"

"Il difficile contesto internazionale e il progressivo venir meno delle risorse del PNRR determinano un preoccupante rallentamento dell'economia: senza un deciso cambio di passo nelle politiche per la crescita, il Paese rischia una nuova stagione di stagnazione" ha esordito il presidente di Legacoop Simone Gamberini, all'uscita dell'incontro con il Governo sul Documento Programmatico di Finanza Pubblica.

Il dirigente di una delle principali associazioni di tutela e rappresentanza delle cooperative italiane, ritiene infatti che siano necessarie politiche industriali che favoriscano gli investimenti delle imprese e interventi concreti per l'aumento del potere d'acquisto dei lavoratori, "introducendo un'aliquota IRPEF ridotta al 10% per gli incrementi retributivi derivanti dai rinnovi contrattuali nel triennio 2026-2028 ed un'imposta sostitutiva dell'IRPEF del 10%, già esistente per i premi di produttività, alle maggiorazioni per lavoro straordinario, festivo e notturno". Di grande importanza, anche interventi mirati ad abbassare il costo dell'energia, che continua ad essere molto alto e di gran lunga superiore a quello di altri paesi europei. Questo, ritiene il presidente di Legacoop "penalizza il nostro paese". Infine, occorre semplificare le procedure di accesso e "l'utilizzo degli incentivi dei Piani Transizione 4.0 e 5.0, per i quali si attende di conoscere la dotazione di risorse disponibili e la definizione dell'arco temporale nel quale potranno essere utilizzate mentre, per la sostenibilità economica delle imprese, si attende la conferma dell'aggiornamento dei prezzi negli appalti pubblici di lavori e la sua estensione agli appalti di servizi" ha concluso.

Confetra: "Slancio al consumo, incentivo alla produttività"

Durante il vertice che si è tenuto a Roma, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il Presidente di Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. "Occorrono interventi volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese, come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari" ha sottolineato De Ruvo. È stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore. "Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese", ha concluso il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

CONFETRA A PALAZZO CHIGI SULLA MANOVRA DI BILANCIO 2026<https://trasportale.it/confetra-a-palazzo-chigi-sulla-manovra-di-bilancio-2026/>

Nel corso dell'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il Presidente Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore.

"Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese – ha spiegato De Ruvo – come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese"



13/10/2025

CONFETRA A PALAZZO CHIGI SULLA MANOVRA DI BILANCIO 2026

https://www.ilnautilus.it/trasporti/economia/2025-10-13/confetra-a-palazzo-chigi-sulla-manovra-di-bilancio-2026_174855/#google_vignette

Confetra ha partecipato, insieme alle altre maggiori organizzazioni del mondo imprenditoriale, al vertice di Palazzo Chigi sulla Manovra di Bilancio 2026.

Nel corso dell'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il Presidente Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale.

E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore.

"Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese – ha spiegato De Ruvo – come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese".

CONFETRA A PALAZZO CHIGI: PROPOSTE PER RILANCIARE LOGISTICA E TRASPORTI

<https://transportonline.com/news/informazione/confetra-palazzo-chigi-logistica-trasporti/>

Dal fisco alla produttività: Confetra presenta al Governo le priorità per il rilancio del settore logistica, spedizioni e trasporti. Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha partecipato al vertice svoltosi a Palazzo Chigi con le principali organizzazioni imprenditoriali italiane, in occasione del confronto sul quadro economico e normativo futuro. All'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano, erano presenti diversi ministri e rappresentanti del Governo. Il presidente Carlo De Ruvo ha presentato una serie di proposte concrete per favorire la competitività del settore della logistica e dei trasporti in Italia.

Proposte strategiche per un settore cruciale per l'economia italiana

Nel suo intervento, De Ruvo ha evidenziato la necessità di:

Escludere le attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria di ART e AGCOM, inclusa l'eliminazione dei contributi obbligatori a queste Autorità;

Introdurre misure di detassazione per straordinari, tredicesima e aumenti salariali derivanti dalla contrattazione collettiva;

Incentivare il trasporto ferroviario merci, promuovendo soluzioni sostenibili ed efficienti;

Intervenire sulla fiscalità d'impresa, con proposte di revisione delle tax expenditures, nuovi crediti d'imposta e riforma dell'IRES.

Confetra: serve un piano per rilanciare produttività e consumi

Secondo il presidente De Ruvo, il settore ha bisogno di "interventi straordinari per sostenere produttività e competitività delle imprese", soprattutto in un contesto economico che richiede rigore ma anche visione strategica.

"Riteniamo fondamentale – ha dichiarato – rilanciare la domanda interna attraverso misure come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Allo stesso tempo, serve favorire gli investimenti aziendali con politiche fiscali mirate e strutturali."

Logistica e trasporti in Italia: un nodo strategico per la crescita

Il comparto della logistica e dei trasporti rappresenta uno snodo cruciale per lo sviluppo economico nazionale. Confetra, con la sua partecipazione ai tavoli istituzionali, ribadisce l'importanza di avere un dialogo aperto e costante con il Governo per affrontare le sfide del settore con un approccio condiviso e orientato alla crescita.

Una visione comune per il futuro del settore

L'intervento di Confetra a Palazzo Chigi conferma l'impegno dell'associazione nel proporre soluzioni concrete per rafforzare l'intera filiera della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci. Il confronto istituzionale rappresenta un primo passo verso misure capaci di generare valore, lavoro e competitività per il Paese.

CONFETRA: ALLEGGERIRE IL CARICO FISCALE E RILANCIARE GLI INVESTIMENTI

<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-alleggerire-il-carico-fiscale-e-rilanciare-gli-investimenti/>

Confetra ha preso parte oggi al vertice di Palazzo Chigi sulla Manovra di Bilancio 2026, insieme alle principali organizzazioni del mondo imprenditoriale. L'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano, ha visto la partecipazione di numerosi Ministri e ha rappresentato un momento cruciale di confronto sulle misure economiche in arrivo.

Nel suo intervento, il Presidente di Confetra Carlo De Ruvo ha presentato un pacchetto di proposte normative mirate a sostenere il settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni dalla competenza regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dal versamento dei contributi dovuti all'ART e all'AGCOM, la detassazione degli straordinari e della tredicesima, e l'alleggerimento fiscale sugli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale.

Particolare attenzione è stata rivolta agli incentivi per il trasporto ferroviario merci e alle misure fiscali per rilanciare la competitività d'impresa, dalla revisione delle tax expenditures ai crediti d'imposta, fino a interventi straordinari sull'IRES e a stimoli per la domanda interna.

“Occorrono interventi straordinari volti a incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese – ha spiegato **De Ruvo** – insieme a misure che restituiscano slancio ai consumi interni, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. È giusto mantenere il rigore dei conti pubblici, come ricordano le principali agenzie di rating, ma il Governo deve al contempo sfruttare ogni leva disponibile per sostenere gli investimenti delle imprese”.

CONFETRA HA PARTECIPATO, INSIEME ALLE ALTRE MAGGIORI ORGANIZZAZIONI DEL MONDO IMPRENDITORIALE, AL VERTICE DI PALAZZO CHIGI SULLA MANOVRA DI BILANCIO 2026.

https://portlogisticpress.it/produttivita-e-competitivita-le-richieste-di-confetra-a-palazzo-chigi-sulla-manovra-di-bilancio/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=produttivita-e-competitivita-le-richieste-di-confetra-a-palazzo-chigi-sulla-manovra-di

Nel corso dell'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il Presidente Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale.

E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore.

"Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese, come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese" – dichiara De Ruvo.

CONFETRA A PALAZZO CHIGI SULLA MANOVRA DI BILANCIO 2026

<https://www.primomagazine.net/2025/10/confetra-palazzo-chigi-sulla-manovra-di.html>

Confetra ha partecipato, insieme alle altre maggiori organizzazioni del mondo imprenditoriale, al vertice di Palazzo Chigi sulla Manovra di Bilancio 2026. Nel corso dell'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il Presidente Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore.

"Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese - ha spiegato De Ruvo - come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese".

MANOVRA DI BILANCIO: DE RUVO (CONFETRA), SERVONO STRAORDINARI PER COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

<https://www.ferpress.it/manovra-di-bilancio-de-ruvo-confetra-servono-straordinari-per-competitivita-delle-imprese/>

(FERPRESS) – Roma, 13 OTT – Confetra ha partecipato, insieme alle altre maggiori organizzazioni del mondo imprenditoriale, al vertice di Palazzo Chigi sulla Manovra di Bilancio 2026.

Nel corso dell'incontro, presieduto dal Sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di Ministri, il Presidente Confetra Carlo De Ruvo ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. E' stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore.

"Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese – ha spiegato De Ruvo – come la revisione dell'IRES, oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari. Riteniamo che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese".

"RIVEDIAMO L'IRES PER RILANCIARE LA PRODUTTIVITÀ", LA PROPOSTA DI CONFETRA

<https://www.informazionimarittime.com/post/rivediamo-lires-per-rilanciare-la-produttivita-la-proposta-di-confetra>

«Occorrono interventi straordinari volti ad incentivare la produttività e la competitività delle nostre imprese, come la revisione dell'IRES [l'imposta sui redditi delle società], oltre che interventi volti a ridare slancio alla domanda di consumi interni per garantire il potere di acquisto dei lavoratori, come la detassazione delle tredicesime e degli straordinari». Lo ha affermato il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel corso del vertice di oggi a Palazzo Chigi sulla manovra di Bilancio 2026.

Nel corso dell'incontro, presieduto dal sottosegretario Alfredo Mantovano e con la partecipazione di una vasta rappresentanza di ministri, il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, ha illustrato alcune proposte normative di maggiore interesse per il settore della logistica, del trasporto e della spedizione: dall'esclusione delle attività di logistica e spedizione dalla competenza regolatoria dell'ART e dal versamento dei contributi alla stessa Autorità e all'AGCOM, alla detassazione degli straordinari, della tredicesima e degli aumenti previsti dalla contrattazione collettiva nazionale. È stata richiamata l'attenzione anche sulle misure di incentivazione per il trasporto ferroviario merci e su alcune proposte in materia di fiscalità d'impresa tra cui la revisione delle tax expenditures, i crediti di imposta nonché altre misure necessarie per il rilancio del settore.

«Riteniamo - conclude De Ruvo - che si debba continuare sulla strada del rigore dei conti pubblici, come anche sottolineato dalle principali Agenzie di rating internazionali ma, allo stesso tempo, auspichiamo che il Governo sfrutti ogni possibile risorsa per il rilancio degli investimenti delle imprese».

CONFETRA E AGENZIA DELLE DOGANE: SÌ ALLA MODERNIZZAZIONE, MA TUTELANDO LE PMI

<https://transportonline.com/news/innovazione/confetra-agenzia-dogane-modernizzazione-pmi/>

Confetra presenta all'Agenzia delle Dogane le proprie osservazioni sulla proposta di riforma del Codice Doganale Europeo, sottolineando la necessità di una modernizzazione equilibrata che non danneggi le piccole e medie imprese.

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), insieme alle proprie Federazioni nazionali, ha incontrato il Direttore della Direzione delle Dogane, Claudio Oliviero, per presentare un documento di posizione sulla proposta di modifica del Codice Doganale Europeo.

L'obiettivo dell'incontro è stato quello di condividere le osservazioni del sistema confederale e discutere le possibili criticità della riforma attualmente in esame.

Modernizzazione condivisa, ma con riserve

Confetra condivide pienamente l'obiettivo della riforma, che punta a semplificare e uniformare le procedure di sdoganamento in tutti gli Stati membri dell'Unione Europea.

Tuttavia, la Confederazione segnala alcune criticità riguardanti la rappresentanza doganale, l'eccessiva responsabilità legale posta in capo agli operatori autorizzati e l'introduzione della nuova figura del Trust&Check, che potrebbe ridimensionare il ruolo dell'AEO (Operatore Economico Autorizzato), oggi essenziale per la competitività delle PMI.

Preoccupazioni su e-commerce e regime "de minimis"

Un ulteriore punto di attenzione riguarda le nuove norme legate all'e-commerce e al superamento del regime "de minimis", che prevede l'eliminazione dell'esenzione dai dazi per le importazioni di valore inferiore a 150 euro. Confetra evidenzia inoltre che la possibile introduzione di una handling fee di 2 euro per pacco potrebbe comportare congestioni operative e maggiori costi per imprese e consumatori, incidendo negativamente sull'efficienza del sistema.

Rischi per le piccole e medie imprese

Secondo Confetra, la riforma del Codice Doganale UE, pur animata da principi condivisibili di digitalizzazione e uniformità, rischia di penalizzare le piccole e medie imprese e gli operatori doganali italiani.

L'attuale proposta trasferisce infatti una quota eccessiva di responsabilità sugli operatori, con possibili ricadute sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Richieste di chiarezza e armonizzazione normativa

Confetra chiede che il nuovo quadro regolatorio garantisca chiarezza e proporzionalità nel sistema sanzionatorio, evitando disparità di trattamento tra Stati membri e riducendo le incertezze per le aziende.

La Confederazione considera la riforma del Codice Doganale una sfida strategica per l'Europa, ma sottolinea la necessità che sia costruita in collaborazione con le imprese.

Viene inoltre ribadita l'importanza di mantenere lo status di AEO e di promuovere un sistema sanzionatorio più armonizzato, in grado di garantire equità e competitività al comparto logistico italiano.



Messaggero Marittimo.it



15/10/2025

CODICE DOGANALE UE, CONFETRA: "MODERNIZZARE MA NON PENALIZZARE LE PMI"

<https://www.messaggeromarittimo.it/codice-doganale-ue-confetra-si-alla-modernizzazione-ma-senza-penalizzare-le-pmi/>

Confetra, insieme alle proprie federazioni nazionali, ha incontrato il Direttore della Direzione delle Dogane, Claudio Oliviero, per discutere la proposta di riforma del Codice Doganale dell'Unione Europea. Nel corso del confronto, la Confederazione ha presentato un documento di posizione che, pur condividendo gli obiettivi di semplificazione e digitalizzazione, evidenzia diversi punti critici che potrebbero gravare su imprese e operatori italiani.

Confetra ribadisce di sostenere la volontà di rendere **più omogenee le procedure di sdoganamento** tra gli Stati membri, ma avverte che alcune misure rischiano di **penalizzare le piccole e medie imprese (PMI)**. In particolare, la Confederazione esprime preoccupazione per:

la **nuova figura del "Trust & Check"**, che potrebbe **ridimensionare il ruolo dell'AEO (Operatore Economico Autorizzato)**, oggi essenziale per le PMI;

l'**aumento della responsabilità legale** posta in capo agli operatori autorizzati;

l'eliminazione del **"de minimis"** (l'**esenzione dai dazi per le importazioni sotto i 150 euro**) e la possibile introduzione di una **commissione di 2 euro per pacco** nel commercio elettronico, con il rischio di congestionare i flussi e incrementare i costi per imprese e consumatori.

"La modernizzazione è necessaria – afferma Confetra – ma l'attuale proposta trasferisce troppa responsabilità sugli operatori e potrebbe ridurre la competitività del nostro sistema logistico. Serve un equilibrio tra innovazione e sostenibilità operativa." La Confederazione chiede inoltre **maggiore chiarezza e proporzionalità nel sistema sanzionatorio**, per evitare disparità tra Stati membri e incertezze applicative.

"La riforma del Codice Doganale è una sfida strategica per l'Europa – conclude Confetra – ma deve essere costruita insieme alle imprese. Auspichiamo che il Governo italiano sostenga il mantenimento dello status di AEO e promuova un quadro sanzionatorio più armonizzato e realistico."



15/10/2025

INCONTRO CONFETRA E AGENZIA DELLE DOGANE: SI' ALLA MODERNIZZAZIONE MA SENZA PENALIZZARE LE NOSTRE PMI

https://www.ilnautilus.it/trasporti/economia/2025-10-15/incontro-confetra-e-agenzia-delle-dogane-si-alla-modernizzazione-ma-senza-penalizzare-le-nostre-pmi_175034/

Confetra insieme alle proprie Federazioni nazionali ha presentato nel corso di un incontro con il Direttore della Direzione delle Dogane Claudio Oliviero il proprio documento di posizione sulla proposta di modifica del Codice doganale europeo, per condividerne le criticità.

Una riforma di cui il sistema confederale condivide pienamente l'obiettivo di semplificare e uniformare le procedure di sdoganamento in tutti gli Stati membri ma, allo stesso tempo, solleva alcune criticità relativamente alle questioni legate alla rappresentanza doganale e all'eccessiva responsabilità legale posta in capo agli operatori autorizzati, alla nuova figura del Trust&Check che rischia di marginalizzare il ruolo dell'AEO (Operatore Economico Autorizzato) fondamentale per le PMI, nonché relativamente all'e-commerce e al superamento del "de minimis" ossia l'eliminazione dell'esenzione dai dazi per le importazioni sotto i 150 euro e la possibile introduzione di una handling fee di 2 euro per pacco che rischiano di provocare congestioni e nuovi costi per imprese e consumatori.

Secondo Confetra la riforma del Codice Doganale UE, pur animata da principi condivisibili di digitalizzazione e uniformità, rischia di penalizzare piccole e medie imprese e operatori doganali italiani.

"La modernizzazione è necessaria ma l'attuale proposta di riforma trasferisce troppa responsabilità sugli operatori e mette a rischio la competitività del nostro sistema logistico", dichiara la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

"Chiediamo anche maggiore chiarezza e proporzionalità nel sistema sanzionatorio, evitando disparità tra Stati membri e incertezze per le aziende" – continua Confetra.

"La riforma del Codice Doganale è una sfida strategica per l'Europa ma deve essere costruita insieme alle imprese. Auspichiamo che il Governo italiano sostenga il mantenimento dello status di AEO e proponga un sistema sanzionatorio più armonizzato" – conclude Confetra.

CONFETRA ALL'AGENZIA DELLE DOGANE: "SÌ ALLA MODERNIZZAZIONE, MA SENZA PENALIZZARE LE PMI"

<https://www.ship2shore.it/it/confetra-allagenzia-delle-dogane-si-alla-modernizzazione-ma-senza-penalizzare-le-pmi>

Confetra, insieme alle proprie Federazioni nazionali, ha incontrato il Direttore della Direzione delle Dogane, Claudio Oliviero, per presentare il proprio documento di posizione sulla proposta di revisione del Codice doganale europeo. Un confronto costruttivo, volto a condividere le criticità che il sistema confederale individua nella riforma, pur riconoscendone gli obiettivi di semplificazione e uniformità delle procedure di sdoganamento nei diversi Stati membri.

Confetra sottolinea, tuttavia, alcune aree di forte preoccupazione: tra queste, le modifiche alla rappresentanza doganale, l'eccessiva responsabilità legale posta in capo agli operatori autorizzati, e l'introduzione della figura del Trust&Check, che rischia di ridimensionare il ruolo dell'Operatore Economico Autorizzato (AEO), elemento chiave per le piccole e medie imprese. Preoccupazioni anche per le norme sull'e-commerce e per il possibile superamento del de minimis - l'eliminazione dell'esenzione dai dazi per importazioni sotto i 150 euro - accompagnato da una handling fee di 2 euro per pacco, misura che potrebbe generare congestione nei flussi e nuovi oneri per imprese e consumatori.

"La modernizzazione è necessaria, ma l'attuale proposta di riforma trasferisce troppa responsabilità sugli operatori e rischia di compromettere la competitività del nostro sistema logistico," evidenzia Confetra in una nota. "Servono chiarezza e proporzionalità nel sistema sanzionatorio, evitando disparità tra Stati membri e incertezze per le aziende".

La Confederazione richiama infine l'importanza di un dialogo continuo tra istituzioni e imprese per definire una riforma equilibrata: "Il nuovo Codice Doganale è una sfida strategica per l'Europa, ma va costruito insieme al mondo produttivo. Auspichiamo che il Governo italiano sostenga il mantenimento dello status AEO e promuova un sistema sanzionatorio armonizzato".

Primo Piano
Imprese e irregolarità
600 mln
Milano

Dal 2021 le indagini dei pm di Milano hanno consentito di recuperare oltre 600 milioni di imposte e contributi evasi

100 mln
Torino

A settembre la Gdf di Torino ha svelato un'indebita somministrazione con una frode fiscale da 100 milioni

80 mln
Bolzano

A giugno scorso è stata la volta della Gdf di Bolzano, con un'operazione sullo stesso tema. La frode fiscale è di 80 milioni

Logistica, la frode delle coop apri e chiudi per abbattere i costi

Il sistema. Indagini della Guardia di finanza per indebita somministrazione di manodopera. Vinciguerra (Gdf): verifica su aziende con vita operativa breve

Ivan Cimmarusti

Il primo allarme scatta nelle banche dati: società - spesso cooperative - con il profilo tipico delle «partite Iva apri e chiudi», che hanno vita operativa breve, presenza di dipendenti, buchi fiscali e contributivi.

Da qui parte la Guardia di finanza con un progetto d'indagine ampio sull'indebita somministrazione di manodopera - dove si saldano frodi Iva e abbattimenti illeciti dell'Ires, fenomeni che poggiano su fatture giuridicamente inesistenti. È un aumento su scala nazionale, con un nesso stretto alla logistica, pur manifestandosi - seppur in misura minore - anche in altri comparti.

Sulla carta i grandi gruppi delle spedizioni - italiani e stranieri - appaiono ad altre società servizi come fascinaio, picking, smistamento e trasporto. Nei fatti non c'è alcuna vera esternalizzazione. Gli appalti sono solo una maschera che copre ciò che queste società offrono realmente: la fornitura di manodopera, in modo illecito, perché operano al di fuori dei confini normativi dell'Albo informatico del ministero del Lavoro che raccoglie le agenzie interinali riconosciute.

La caccia alle irregolarità parte dall'analisi del rischio in raccordo con istituzioni che si occupano di sommerso

La convenienza è chiara. Le imprese della logistica si assicurano dipendenti che dipendenti non sono. Tradotto: turni, badge, ordini sono gestiti da loro; stipendi, sotto i minimi dei contratti collettivi, e contributi, regolarmente evasi, gravano invece su queste società fornitrici, che offrono la manodopera a prezzi molto convenienti.

Lo chiamano dumping salariale: abbassare il costo del lavoro per far concorrenza sleale e praticare tariffe di spedizioni inferiori a quelle di chi rispetta le regole. In superficie, efficienza. Sotto, il trucco contabile e quel margine che non nasce dall'organizzazione, ma dal risparmio sui diritti.

Coop apri e chiudi

«L'azione della Guardia di finanza nel settore delle illecite esternalizzazioni di manodopera», ha detto al Sole 24 Ore il generale Luigi Vinciguerra, comandante del III reparto operazioni del Comando generale, «si sviluppa a seguito di analisi del rischio, anche in sinergia con le altre istituzioni preposte al contrasto del lavoro irregolare».

Il punto di partenza, ha aggiunto, emerge «analizzando le imprese che presentano le caratteristiche tipiche delle cosiddette «partite Iva apri e chiudi», vale a dire aziende che hanno una breve vita operativa e che, pur avendo alle dipendenze numerosi dipendenti, non versano imposte e contributi».

Il profilo coincide con quello di queste società che offrono manodopera a basso costo. Sono cooperative dette «serbatoio» (si registrano anche srl) e rappresentano il principale escamotage per coprire l'illecita somministrazione di manodopera.

Sono società-guscio che «trasportano» squadre di lavoratori poi cedute irregolarmente alle aziende della logistica con il falso contratto d'appalto di servizi. Funzionano a ciclo rapido: accumulano debiti fiscali e contributivi, poi vengono spente con precisione quasi chirurgica e riaccese subito dopo con un nuovo nome e un prestatore diverso. Cambia l'insegna, non la sostanza: gli stessi addetti sono costretti a una perenne «transumanza» da una cooperativa all'altra, restando di fatto agganciati alla medesima impresa logistica da cui formalmente non possono vantare diritti.

La Gdf ha individuato anche un terzo attore: la società filtro. Si inserisce tra cooperative e imprese di logistica, schermando i rapporti diretti e allungando la filiera. Obiettivo: rallentare o depistare i controlli.

Vantaggi fiscali
 Per l'impresa logistica, oltre al vantaggio di offrire servizi a prezzi bassi, c'è un tornaconto che attiene alle tasse. Si pensi che dal 2021 solo i pubblici ministeri della Procura di Milano hanno recuperato circa 600 milioni di euro tasse evase.

Indagini dello stesso tipo sono state svolte di recente anche dalla Guardia di finanza di Torino e di Bolzano. Nel capoluogo piemontese - dove a settembre scorso sono scattati sequestri preventivi per 26,5 milioni - il volume complessivo delle fatture per operazioni giuridicamente inesistenti, scambiate tra le varie società, è stato pari a oltre 100 milioni. Numeri elevati anche nella provincia trentina, dove le fatture illecite sono state di oltre 80 milioni mentre i sequestri hanno raggiunto quota 15 milioni.

In tutte queste vicende finite sotto inchiesta è emerso lo stesso schema, basato su un giro di fatture giuridicamente inesistenti tra le varie società (committente o logistica, filtro, serbatoio). In questo modo le imprese logistiche avrebbero maturato un credito Iva sulle fatture emesse dalle società filtro per i servizi fittizi e avrebbero abbattuto il reddito d'impresa (Ires) registrando come costo dei servizi ciò che in realtà era costo del lavoro.

Stipendi e contributi

Come si abbate il costo del lavoro in queste cooperative serbatoio?

L'evasione dei contributi è il primo. Poi i trucchi: una fetta della retribuzione viene pagata attraverso l'indebita di trasferta - esente da imposte - anche quando il lavoratore dal magazzino non si muove.

C'è poi il falso part-time: turni reali da dieci, dodici ore; in busta paga ne compaiono quattro o cinque. Il resto evapora: ore fantasma, straordinari che non diventano salario, stipendi schiacciati. Non sono dettagli contabili ma l'ingranaggio che tiene bassi i costi, paga malissimo chi lavora e crea una concorrenza sleale che danneggia chi rispetta le regole.

Il settore sta provando ad autoregolamentarsi, ma con difficoltà: consideri il proliferare delle indagini. Confetra, tra le principali associazioni delle imprese di logistica, a maggio scorso ha presentato uno schema per i contratti d'appalto - elaborato da Pietro Ichino - per offrire uno strumento per prevenire le distorsioni e valorizzare le imprese pulite.

 ivan.cimmarusti@sole24ore.com
 © ANSA/STUDIO REPORTA


L'autodisciplina

L'iniziativa del settore
 Un primo schema contrattuale per garantire legalità, trasparenza e tutela del lavoro negli appalti di logistica. Lo ha presentato Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Secondo l'associazione - tra le più rappresentative del settore, secondo cui non si può criminalizzare l'intero settore. Così ha detto il presidente della Confederazione Carlo De Ruvo alla presentazione del modello contrattuale. Lo schema di contratto di appalto - elaborato dal professor Pietro Ichino - è stato messo a punto per offrire alle imprese uno strumento operativo, già conforme alla normativa vigente, capace di prevenire le distorsioni più frequenti e di valorizzare le realtà sane del settore.


CONFETRA SI UNISCE ALLA PETIZIONE EUROPEA CONTRO GLI OBBLIGHI DI ACQUISTO DI VEICOLI A ZERO EMISSIONI

<https://www.supplychainitaly.it/2025/10/24/confetra-si-unisce-alla-petizione-europea-contro-gli-obblighi-di-acquisto-di-veicoli-a-zero-emissioni/>

Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ha annunciato la sua adesione alla petizione europea promossa dall'International Road Transport Union. L'iniziativa si schiera contro l'introduzione di quote obbligatorie per l'acquisto di veicoli a zero emissioni (Zev), come previsto dalla futura Green Fleets Initiative della Commissione Europea.

Pur condividendo pienamente l'obiettivo della decarbonizzazione, Confetra esprime forte preoccupazione riguardo all'imposizione di un obbligo di acquisto. L'associazione sottolinea come, in particolare per il segmento dei mezzi pesanti, le attuali soluzioni Zev non garantiscano ancora prestazioni e costi d'esercizio equivalenti ai veicoli tradizionali, rischiando di penalizzare la competitività delle imprese di trasporto e logistica.

"Il nostro settore sostiene da anni la transizione ecologica, ma tale obiettivo va perseguito con realismo e pragmatismo," ha dichiarato Confetra.

Secondo la Confederazione, le tecnologie, pur in rapida evoluzione, stanno già convergendo verso un punto in cui il costo totale di esercizio dei veicoli Zev supererà quello dei motori endotermici entro pochi anni. "Non serve un obbligo di legge: serve accompagnare l'innovazione, non forzarla," sottolinea Confetra.

La petizione europea punta dunque a riaffermare l'impegno del settore verso la sostenibilità, chiedendo al contempo di superare l'obbligo di acquisto di Zev, indipendentemente da infrastrutture, costi e idoneità operativa.

In particolare, la Confederazione evidenzia come la carenza di stazioni di ricarica e di aree di sosta attrezzate rappresenti oggi il principale ostacolo: la loro carenza frena la diffusione naturale delle nuove tecnologie e limita la competitività delle imprese. La petizione resterà aperta fino al 24 novembre.

CONFETRA CONTRO GLI OBBLIGHI DI ACQUISTO DI VEICOLI A ZERO EMISSIONI

<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-aderisce-alla-petizione-europea-contro-gli-obblighi-di-acquisto-di-veicoli-a-zero-emissioni/>

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) ha annunciato la propria adesione alla petizione europea promossa da IRU, l'International Road Transport Union, contro l'introduzione di quote obbligatorie di acquisto per i veicoli a zero emissioni (ZEV) previste dalla Commissione europea nell'ambito della futura Green Fleets Initiative. Pur condividendo pienamente l'obiettivo della **decarbonizzazione del trasporto**, Confetra sottolinea la necessità di procedere con **realismo e pragmatismo**, evitando imposizioni che rischiano di penalizzare le imprese del settore.

"Il nostro comparto sostiene da anni la transizione ecologica – ha dichiarato la Confederazione – ma tale obiettivo va perseguito con realismo e pragmatismo. Le tecnologie proposte dai costruttori stanno rapidamente evolvendo, e il **costo totale di esercizio (TCO) dei mezzi a zero emissioni è destinato a diventare competitivo con l'endotermico entro pochi anni**. Non serve un obbligo di legge: serve accompagnare l'innovazione, non forzarla."

La petizione promossa da IRU, sostenuta ora anche da Confetra, mira a ribadire il sostegno del settore alla transizione verde, ma **chiede di evitare vincoli rigidi all'acquisto di ZEV** che non tengano conto di fattori cruciali come **l'idoneità operativa dei veicoli, i costi e la carenza di infrastrutture di ricarica e sosta attrezzate**.

Proprio l'insufficienza di **stazioni di ricarica e aree di servizio dedicate ai mezzi pesanti** rappresenta oggi uno dei principali ostacoli alla diffusione dei veicoli a zero emissioni, limitando la competitività delle imprese di autotrasporto e logistica.

La **petizione europea resterà aperta fino al 24 novembre** e può essere sottoscritta online al link indicato da IRU.

CONFETRA CONDIVIDE LA PETIZIONE EUROPEA CONTRO GLI OBBLIGHI DI ACQUISTO DI VEICOLI A ZERO EMISSIONI

<https://telenord.it/confetra-condivide-la-petizione-europea-contro-gli-obblighi-di-acquisto-di-veicoli-a-zero-emissioni-95691>

Confetra aderisce alla petizione europea lanciata da IRU contro l'introduzione di quote obbligatorie di acquisto per i veicoli a zero emissioni (ZEV), previste dalla Commissione europea nell'ambito della futura Green Fleets Initiative.

Seppure la decarbonizzazione è un obiettivo pienamente condiviso dal nostro settore, si vogliono evitare obblighi di acquisto di mezzi che ad oggi, almeno per i mezzi pesanti, non hanno caratteristiche di performance e costi pari ai mezzi tradizionali e rischiano di penalizzare le imprese di trasporto e logistica.

"Il nostro settore sostiene da anni la transizione ecologica, ma tale obiettivo va perseguito con realismo e pragmatismo" ha dichiarato Confetra.

"Le tecnologie proposte dai costruttori, anche per il trasporto pesante, stanno diventando sempre più performanti e il costo totale di esercizio (TCO) è destinato a superare quello dell'endotermico entro pochi anni. Non serve un obbligo di legge: serve accompagnare l'innovazione, non forzarla."

Con la petizione europea si intende ribadire il sostegno del settore del trasporto merci alla decarbonizzazione, superando tuttavia l'obbligo di acquisto di ZEV indipendentemente da infrastrutture, costi e idoneità operativa.

Proprio le stazioni di ricarica e le aree di sosta attrezzate restano oggi la nota più dolente: la loro carenza frena la diffusione naturale delle nuove tecnologie e limita la competitività delle imprese.

ACQUISTO VEICOLI ZERO EMISSIONI, CONFETRA CONDIVIDE PETIZIONE EUROPEA CONTRO L'OBLIGO

<https://www.informazionimarittime.com/post/acquisto-veicoli-zero-emissioni-confetra-condivide-petizione-europea-contro-obbligo>

Confetra aderisce alla petizione europea lanciata da IRU contro l'introduzione di quote obbligatorie di acquisto per i veicoli a zero emissioni (ZEV), previste dalla Commissione europea nell'ambito della futura Green Fleets Initiative. Seppure la decarbonizzazione è un obiettivo pienamente condiviso dal nostro settore, si vogliono evitare obblighi di acquisto di mezzi che ad oggi, almeno per i mezzi pesanti, non hanno caratteristiche di performance e costi pari ai mezzi tradizionali e rischiano di penalizzare le imprese di trasporto e logistica.

"Il nostro settore sostiene da anni la transizione ecologica, ma tale obiettivo va perseguito con realismo e pragmatismo" ha dichiarato Confetra. "Le tecnologie proposte dai costruttori, anche per il trasporto pesante, stanno diventando sempre più performanti e il costo totale di esercizio (TCO) è destinato a superare quello dell'endotermico entro pochi anni. Non serve un obbligo di legge: serve accompagnare l'innovazione, non forzarla".

Con la petizione europea si intende ribadire il sostegno del settore del trasporto merci alla decarbonizzazione, superando tuttavia l'obbligo di acquisto di ZEV indipendentemente da infrastrutture, costi e idoneità operativa. Proprio le stazioni di ricarica e le aree di sosta attrezzate restano oggi la nota più dolente: la loro carenza frena la diffusione naturale delle nuove tecnologie e limita la competitività delle imprese. La petizione resterà aperta fino al 24 novembre.

CONFETRA ADERISCE ALLA PETIZIONE EUROPEA LANCIATA DA IRU CONTRO L'INTRODUZIONE DI QUOTE OBBLIGATORIE DI ACQUISTO PER I VEICOLI A ZERO EMISSIONI (ZEV), PREVISTE DALLA COMMISSIONE EUROPEA NELL'AMBITO DELLA FUTURA GREEN FLEETS INITIATIVE.

<https://portlogisticpress.it/confetra-condivide-la-petizione-ue-contro-gli-obblighi-di-acquisto-di-veicoli-a-zero-emissioni/>

Seppure la decarbonizzazione è un obiettivo pienamente condiviso dal nostro settore, si vogliono evitare obblighi di acquisto di mezzi che ad oggi, almeno per i mezzi pesanti, non hanno caratteristiche di performance e costi pari ai mezzi tradizionali e rischiano di penalizzare le imprese di trasporto e logistica.

“Il nostro settore sostiene da anni la transizione ecologica, ma tale obiettivo va perseguito con realismo e pragmatismo” ha dichiarato Confetra.

“Le tecnologie proposte dai costruttori, anche per il trasporto pesante, stanno diventando sempre più performanti e il costo totale di esercizio (TCO) è destinato a superare quello dell'endotermico entro pochi anni. Non serve un obbligo di legge: serve accompagnare l'innovazione, non forzarla.”

Con la petizione europea si intende ribadire il sostegno del settore del trasporto merci alla decarbonizzazione, superando tuttavia l'obbligo di acquisto di ZEV indipendentemente da infrastrutture, costi e idoneità operativa.

Proprio le stazioni di ricarica e le aree di sosta attrezzate restano oggi la nota più dolente: la loro carenza frena la diffusione naturale delle nuove tecnologie e limita la competitività delle imprese.

Un semaforo digitale per appalti trasparenti e regolari nella logistica

Lavoro. Attesa per l'inizio di novembre l'apertura del tavolo per la stesura del decreto interministeriale che renderà operativa la piattaforma

Giampiero Falasca
Serena Uccello

A poco più di tre mesi dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati (Cigal) — istituito dall'articolo 1-quater del Dl 73/2025 (ora legge 105/2025) presso il ministero del Lavoro — entra nella sua fase operativa.

Manca infatti l'ultimo pezzo, cioè un decreto interministeriale attuativo, la cui definizione dovrebbe partire nelle prossime settimane. Secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, il ministero del Lavoro sta procedendo per la convocazione di un tavolo tecnico nella prima metà del mese di novembre, finalizzato alla definizione delle specifiche tecniche della piattaforma informativa.

matica necessarie per la conseguente stesura del decreto.

Un primo parziale bilancio che segna un passaggio importante, ovvero portare a compimento e prendere in dote l'esperienza dei Protocolli di legalità. Un'esperienza che ha avuto il merito di spingere le imprese virtuose verso obiettivi condivisi di trasparenza, ma che ha mostrato concreti problemi di



Verso Cigal. Con il nuovo strumento si punta a superare l'esperienza dei Protocolli

efficacia. Tutte difficoltà che invecce non dovrebbero riguardare questa recente innovazione: Cigal sarà una piattaforma digitale unica per la logistica, alimentata da dati provenienti da Mef, Unioncamere, Inps, Inail, agenzia delle Entrate e ispettorato del lavoro, allo scopo di identificare e censire i comportamenti delle imprese. Vi confluiranno anche le sanzioni già irrogate in

ambito fiscale, contributivo e lavorativo, offrendo a committenti e autorità di controllo una visione immediata della regolarità delle imprese appaltatrici.

L'innovazione

«Questa piattaforma — spiega Giada Benincasa, direttrice di Adapt Servizi — almeno nelle sue intenzioni iniziali, dovrebbe consentire la comunicazione e lo scambio di informazioni attraverso una banca dati centralizzata. Il fine è creare un flusso di dati, di natura fiscale e contributiva, utile a verificare il corretto adempimento di determinati obblighi da parte delle aziende del settore logistico». In pratica, una volta attivata, la piattaforma permetterà a chiunque voglia affidare un servizio di logistica di accedere a questa banca dati e di interrogare il sistema per sapere se un certo operatore risulta in regola con gli obblighi di legge, fiscale e contributivi. «Il sistema — prosegue — restituirà una sorta di "semaforo" con tre stati: verde, arancione o rosso, in base al livello di conformità dell'azienda».

La piattaforma elaborerà i risultati partendo dalle informazioni già disponibili presso gli enti statali competenti e integrandole con i documenti ufficiali. Ad esempio, sarà possibile mettere in comunicazione la banca dati dell'Inps, dell'Inail, dell'agenzia delle Entrate e di altri enti, per consultare documenti come il Durc o il Durl. In questo modo, si

avrà «in tempo reale una valutazione sintetica sull'affidabilità e la regolarità di un'azienda rispetto a pagamenti, contributi, Iva e altri adempimenti previsti dalla legge», conclude Benincasa.

Le criticità

Si tratta di uno snodo che dovrebbe definitivamente superare il passato. Per tutti i professionisti e gli operatori del settore della logistica e degli appalti esiste infatti, da molti anni, un tema irrisolto, quello del "confine incerto" tra appalto legittimo e somministrazione irregolare. Nonostante l'apprezzabile sforzo compiuto, più di 20 anni fa, dalla legge Biagi (Dlgs 276/2003) per costruire un quadro giuridico più chiaro, le indicazioni della giurisprudenza non sono mai completamente risolutive, anche a causa di un mercato in continua evoluzione, nel quale ogni giorno si affacciano modelli organizzativi di difficile inquadramento.

La Procura della Repubblica di Milano in questi anni ha avviato un filone investigativo rilevante. Le indagini hanno interessato snodi logistici strategici, scoprendo reti di subappalti irregolari, cooperative fittizie e società create ad hoc per fornire manodopera a costo stracciato.

Gli strumenti

È in questo contesto che si sono consolidati strumenti di prevenzione basati sulla cooperazione tra istituzioni, imprese e parti sociali: un esempio concreto è il Protocollo di legalità sottoscritto a Milano nel luglio 2024, tra Prefettura, Regione, Procura, università, associazioni datoriali e sindacati. Un testo che però, essendo basato sul meccanismo della volontarietà, ha coinvolto solo una parte del sistema datoriale. Un'altra parte invece (Assologistica e Confetra) ha considerato più significativo l'aggiornamento del Contratto nazionale del Trasporto logistico, Trasporto merci e Spedizione, siglato il 6 dicembre 2024, che ha riscritto l'articolo 42 «introducendo di fatto tutti quei meccanismi di trasparenza e vigilanza considerati dai Protocolli ma in modo omogeneo per tutte le imprese su tutto il territorio nazionale», spiega Jean François Daher, segretario generale di Assologistica.

© ASSILOGISTICA/CONFETRA



Così facile, così veloce

Con Apple Pay, paghi i tuoi acquisti in modo semplice, sicuro e riservato con la tua carta MPS, direttamente dal tuo iPhone.

POLITICA DEI TRASPORTI

14/10/2025

L'anello mancante della competitività, perché senza logistica non c'è sovranità

L'Italia esporta ma non governa le sue catene e l'Europa resta divisa in 27 mercati con regole tutte diverse, mentre l'innovazione corre e rischia di lasciarci indietro. SIPoTra mette a nudo le contraddizioni che frenano il settore

di Marco Valentini

Se c'è un'immagine capace di riassumere il senso dell'ultimo webinar organizzato SIPoTra, dedicato alle prospettive della logistica e del trasporto merci, è quella evocata in apertura dall'ex Presidente dell'Interporto di Bologna Marco Spinedi: l'Europa come campo di gioco già troppo piccolo, mentre le catene logistiche reali si allungano verso l'Eurasia. Un processo da inquadrare considerando riassetto geopolitici in corso e grandi trasformazioni tecnologiche in atto, oltre che tenendo conto dei problemi strutturali che affliggono il settore nel Belpaese.

"Quando parliamo di logistica, la dimensione minima dovrebbe essere quella europea", ha esordito Spinedi, "ma anche quella comincia a starci stretta". La prova è negli ultimi anni, in cui le rotte sono state stravolte da guerre, blocchi commerciali, tensioni sul Canale di Suez e da nuovi corridoi che aggirano i percorsi tradizionali. A causa di tutto ciò, la variabile dell'incertezza è diventata la cifra del nostro tempo. "Non riusciamo più a programmare cosa faremo tra un anno. A volte neanche tra una settimana". In questo scenario instabile si innesta, come detto, un processo di innovazione potentissimo, che procede più veloce dei sistemi istituzionali e delle competenze presenti nelle imprese e nelle amministrazioni pubbliche. "Grandi tecnologie senza capitale umano adeguato rischiano di essere gusci vuoti", ha avvertito Spinedi, parlando con la consapevolezza di chi ha visto dall'interno l'evoluzione dei magazzini intermodali e fotografando una realtà sempre più fatta di automazioni e robotica di livello assoluto, ma carente di una strategia di sistema in grado di mettere a valore questi fattori.

A seguire l'introduzione di contesto, c'è stata la prima sessione del webinar, dedicata alla competitività e al quadro europeo, inaugurata da un intervento di La prima a prendere la parola dopo Spinedi è stata Chiara De Luca di Confetra, che ha ricordato che "il 30% del PIL italiano arriva dall'export", e che siamo quarti al mondo per rapporto export/PIL, ma

allo stesso tempo il Paese non dispone di un Piano Nazionale aggiornato per i trasporti e la logistica dal 2001. In pratica, corriamo molto, ma senza una direzione condivisa. L'84% delle merci viaggia ancora su gomma, su una rete autostradale costruita per lo più prima degli anni '70, con ponti e gallerie che rendono complesso ogni intervento. Sul ferro, il PNRR promette di cambiare il panorama, ma oggi sta generando rallentamenti, deviazioni e - fatto più grave - perdita di fiducia da parte dei clienti, che tornano alla strada rendendo ancora più fragile l'equilibrio tra le modalità di trasporto. Tutte dinamiche su cui era stato recentemente posto l'accento dagli operatori del settore [nel corso dell'ultima edizione di Mercintreno](#).

In questo contesto, De Luca ha introdotto un nodo che gli addetti ai lavori mettono sempre più spesso in risalto ma che raramente entra nel dibattito pubblico: la differenza tra franco fabbrica e franco destino. Nelle esportazioni italiane, nella maggior parte dei casi l'azienda vende franco fabbrica, ovvero consegna la merce al compratore nel proprio stabilimento. Da quel momento, trasporto, tracciamento, tempi e prezzo finale del bene non dipendono più dal produttore italiano. All'estero - Germania in testa - prevale invece il modello opposto. Il produttore gestisce direttamente la logistica fino alla consegna finale e quindi mantiene controllo sul valore aggiunto della catena, sui dati e sul rapporto con il cliente. È in questa differenza, ha suggerito De Luca, che si misura la maturità logistica di un sistema produttivo: un Paese che rinuncia a governare la propria logistica rinuncia a una parte della propria sovranità industriale.

Il discorso si è poi spostato su Bruxelles, grazie all'intervento del Presidente di SIPoTra Mario Sebastiani, che ha tirato le fila del quadro macroeconomico. Citando il rapporto Draghi, il numero uno dell'associazione ha ricordato che "il rallentamento europeo è stato percepito come un inconveniente, non come una calamità", e che la UE ha vissuto per anni sotto la protezione geopolitica americana, beneficiando di energia a basso costo e regole commerciali stabili, senza



Mario Sebastiani

però costruire una vera politica industriale comune. Oggi la situazione è rovesciata: i costi energetici sono esplosi, le tensioni globali hanno reso fragili le filiere e l'Europa si trova a dover rincorrere su più fronti. Politicamente, ha osservato Sebastiani, ci si ostina a parlare di mercato unico quando nei fatti esistono ancora 27 mercati nazionali, ciascuno con le proprie regole fiscali, commerciali e autorizzative. Una frammentazione che si riflette anche nelle infrastrutture: mentre l'Europa riduceva gli investimenti tra il 2010 e il 2021, Stati Uniti e Cina li aumentavano sensibilmente. Un dato che ovviamente grava sulla competitività della logistica continentale.

La seconda parte del webinar si è concentrata sulle tecnologie e sulla loro capacità - tutta da costruire - di aumentare la produttività. Eleonora Faina, Vice Direttore Generale dell'Unione Industriali di Torino, ha sottolineato che non è la logistica a guidare l'innovazione, ma la domanda industriale che la sta costringendo a ridisegnarsi. Il consumatore post-pandemia chiede consegne rapide, tracciate, sostenibili. I cicli produttivi si sono accorciati, i lotti sono più piccoli, le imprese del fashion lavorano su collezioni continue, quelle del food e del pharma hanno bisogno di catene controllate in temperatura e di una tracciabilità quasi in tempo reale. "Le aziende vogliono predittività", ha commentato Faina. Ma la capacità di prevedere dipende non tanto dagli investimenti in macchinari quanto dalla condivisione dei dati e dalla presenza di piattaforme interoperabili lungo > 38