



RASSEGNA STAMPA

Settembre 2026



07/09/2026

RUVO (CONFETRA), RITARDI GRANDI OPERE METTONO A RISCHIO NOSTRA COMPETITIVITÀ

Ruvo (Confetra), ritardi grandi opere mettono a rischio nostra competitività Sul Brennero Italia sta rispettando tempi, serve iniziativa forte su Bruxelles (ANSA) - ROMA, 07 SET - "I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell'Italia, per i porti e per l'intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica". Così Carlo De Ruvo, presidente Confetra in una nota. "L'Italia - afferma Ruvo - sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un'iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario" Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: "il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell'opera è indicato entro il 2028, mentre l'entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni"- (ANSA).



Messaggero Marittimo.it



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

07/09/2026

CONFETRA: “I RITARDI DELLE GRANDI OPERE METTONO A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DELL’ITALIA”

<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-i-ritardi-delle-grandi-opere-mettono-a-rischio-la-competitivita-dellitalia/>

I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto rischiano di trasformarsi in un freno alla competitività dell’Italia. A lanciare l’allarme è Confetra, attraverso il presidente Carlo De Ruvo, che richiama in particolare la situazione dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, sottolineando come il mancato coordinamento tra opere principali e collegamenti di accesso possa ridurre l’efficacia degli investimenti già realizzati. Il principio, secondo la Confederazione, è semplice: una grande infrastruttura transfrontaliera produce pienamente i suoi benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. Un ritardo lungo una singola tratta può infatti compromettere le prestazioni dell’intero corridoio, con ricadute sulla movimentazione delle merci, sui porti e sulle catene logistiche.

CONFETRA: RITARDI TEN-T, RISCHIO PER PORTI E LOGISTICA

https://www.portoeinterporto.net/2026/09/blog-post_07.html

“I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell’Italia, per i porti e per l’intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica”.

Confetra, per voce del suo Presidente Carlo De Ruvo, esprime in una nota forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

“Un’infrastruttura transfrontaliera - continua il testo - produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull’intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati”.

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: “il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell’opera è indicato entro il 2028, mentre l’entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall’asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile”.

Per la Confederazione “ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell’export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione”.

“Le reti TEN-T - spiega De Ruvo - sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l’utilità economica dell’intero investimento. L’Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del [Brennero](#), è pertanto necessaria un’iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi”.

“La competitività logistica dell’Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali,” conclude De Ruvo.



GRANDI OPERE, PICCOLI PEZZI: COSÌ L'ITALIA RISCHIA DI COSTRUIRE CORRIDOI CHE NON FUNZIONANO

<https://www.uominietrasporti.it/professione/logistica/grandi-opere-piccoli-pezzi-cosi-litalia-rischia-di-costruire-corridoi-che-non-funzionano/>

C'è un problema con le grandi opere che spesso emerge soltanto quando l'opera è quasi finita: un'infrastruttura può essere pronta e, nello stesso momento, non essere ancora davvero utilizzabile per quello che dovrebbe fare. È questo il punto sollevato da Confetra, che oggi torna sui ritardi dei grandi collegamenti ferroviari europei e italiani e mette in guardia sulle conseguenze per la competitività della logistica nazionale. Il riferimento principale è al Brennero, ma nella stessa logica rientra anche il Terzo Valico dei Giovi: due infrastrutture diverse, inserite in corridoi TEN-T diversi, accomunate dalla necessità di funzionare non come opere isolate, ma come parti di una rete.

Il caso più evidente è quello del Brennero. Il tunnel di base dovrebbe entrare in esercizio nel 2032, ma il nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, il Brenner-Nordzulauf, è oggi indicato con un orizzonte al 2043. La nuova linea è destinata a diventare uno degli elementi fondamentali dell'asse ferroviario Monaco-Verona, ma non sarà pronta contemporaneamente al tunnel.

Il risultato è piuttosto paradossale: si investono miliardi per scavare sotto le Alpi, ma per oltre un decennio una parte della capacità aggiuntiva rischia di rimanere inutilizzata perché a nord manca ancora una linea adeguata. Ed è proprio questa la lettura che interessa alla logistica. Il valore di una grande infrastruttura non coincide con il valore del cemento, dell'acciaio o dei chilometri di binario che vengono realizzati. Dipende dalla capacità di collegarsi alla rete esistente e di trovare, dall'altra parte, un'infrastruttura capace di assorbire i traffici. «Un'infrastruttura transfrontaliera produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei», osserva il presidente di Confetra Carlo De Ruvo. E aggiunge: «I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull'intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati».

Confetra ricorda che oltre il 60% delle esportazioni italiane è diretto verso altri Paesi dell'Unione europea. Per questo un rallentamento strutturale di una delle principali direttrici verso il Nord Europa non è soltanto un problema ferroviario: può tradursi in tempi più lunghi, costi maggiori e minore affidabilità delle catene logistiche.

La stessa questione, con caratteristiche diverse, riguarda il Terzo Valico dei Giovi. L'opera costituisce il collegamento ferroviario ad alta capacità tra il sistema portuale ligure, il Nord-Ovest e il resto dell'Europa ed è inserita nel Corridoio Reno-Alpi. La nuova linea Genova-Tortona comprende 53 chilometri di tracciato, di cui 37 in galleria, e dovrebbe consentire di aumentare significativamente la capacità ferroviaria lungo l'asse portuale ligure.

I lavori stanno procedendo verso la conclusione degli scavi, ma anche qui arriva la domanda che Confetra pone per il Brennero: che cosa succede alla nuova capacità quando il treno esce dal Terzo Valico? Perché il rischio è quello di trasferire il collo di bottiglia qualche decina di chilometri più avanti. Sulla direttrice verso Milano, per esempio, il quadruplicamento della Milano Rogoredo-Pieve Emanuele, inizialmente previsto entro il 2026, è stato spostato a dicembre 2028; la tratta successiva fino a Pavia è ancora in fase progettuale e non dispone di una copertura finanziaria completa.

Non è quindi sufficiente dire che una grande opera è completata. Bisogna verificare cosa succede prima, cosa succede dopo e soprattutto quanta capacità effettiva rimane disponibile lungo l'intero percorso.

È una questione che riguarda anche i porti. Il Terzo Valico è pensato per rafforzare il collegamento tra Genova e il Nord produttivo; se però le linee a valle, i nodi ferroviari e i collegamenti di ultimo miglio non vengono adeguati nello stesso momento, una parte della capacità teoricamente generata dalla nuova infrastruttura rischia di non trasformarsi in traffico reale.

È probabilmente questo il passaggio più interessante della presa di posizione di Confetra. Perché sposta la discussione dalle singole opere alla funzionalità della rete. Un tunnel non è un corridoio. Un valico non è una rete. Un nuovo terminal non produce necessariamente più traffico se alle sue spalle manca una connessione efficiente. Il Brennero lo dimostra in maniera quasi didattica: Italia e Austria possono rispettare i propri cronoprogrammi, ma se la Germania completa il proprio accesso settentrionale undici anni dopo l'apertura prevista del tunnel, la capacità dell'intero sistema resta condizionata dall'anello più lento.

«Le reti TEN-T sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate», sostiene De Ruvo. «Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre

l'utilità economica dell'intero investimento». Ed è qui che la questione diventa politica oltre che infrastrutturale. Le reti TEN-T sono europee, ma molte delle decisioni che ne determinano tempi e capacità restano nazionali.

Per Confetra serve quindi un'iniziativa europea più forte, con cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. E soprattutto, sostiene De Ruvo, bisogna pensare anche a soluzioni transitorie e a percorsi alternativi, perché le imprese non possono aspettare che tutti i pezzi della rete vengano finalmente messi in ordine.

«La competitività logistica dell'Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile», conclude il presidente di Confetra. «Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali». È forse questo il vero punto della vicenda: la competitività logistica non si misura in chilometri di infrastruttura costruita, ma in chilometri di rete che funzionano davvero. E per un Paese come l'Italia, che vive anche della propria posizione geografica al centro del Mediterraneo e che punta sui porti come porte di accesso ai mercati europei, lasciare incompleto un corridoio può significare trasformare un investimento strategico in un vantaggio soltanto potenziale.

CONFETRA, RITARDI NEI CORRIDOI TEN-T: A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DELLA LOGISTICA ITALIANA

<https://www.onroadmag.com/confetra-ritardi-nei-corridoi-ten-t-rischi/>

I ritardi nei corridoi TEN-T e, più in generale, nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto possono diventare un fattore di debolezza per la competitività italiana. È il nodo sollevato da Confetra, che concentra l'attenzione soprattutto sui valichi alpini e sul disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle linee di accesso. Secondo la Confederazione, infatti, l'efficienza di un collegamento transfrontaliero dipende dalla piena operatività di tutte le sue componenti e dal rispetto degli standard europei lungo l'intero itinerario. Un ritardo concentrato in un solo Paese può quindi produrre conseguenze anche sugli altri Stati coinvolti, riducendo il rendimento degli investimenti già realizzati e incidendo sulla continuità dei traffici lungo la rete europea.

Tra i casi indicati da Confetra c'è il Brennero. Il nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco è previsto soltanto nel 2043, una tempistica che, secondo la Confederazione, potrebbe limitare per anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. La questione riguarda direttamente gli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, con possibili conseguenze per industria, porti e infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione viene riservata al Terzo Valico dei Giovi, destinato a collegare Genova e i porti liguri con il sistema produttivo settentrionale e con il Corridoio Reno-Alpi. Il completamento è indicato entro il 2028, mentre l'effettiva entrata in esercizio dipenderà da collaudi e autorizzazioni. Anche in questo caso, però, la funzionalità dei corridoi TEN-T è legata al potenziamento delle tratte settentrionali, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando nuove strozzature lungo assi come quello Pavia-Voghera.

Per Confetra, i rinvii possono tradursi in maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell'export e slittamento degli investimenti privati, oltre a favorire la deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti. Il presidente Carlo De Ruvo richiama quindi la necessità di un coordinamento più stretto a livello europeo: «Le reti TEN-T sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l'utilità economica dell'intero investimento». La Confederazione indica, tra le priorità, cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. De Ruvo sottolinea inoltre la necessità di predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili. «La competitività logistica dell'Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile».

DE RUVO (CONFETRA): I RITARDI DELLE GRANDI OPERE METTONO A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

https://www.ilnautilus.it/trasporti/2026-09-07/de-ruvo-confetra-i-ritardi-delle-grandi-opere-mettono-a-rischio-la-competitivita-del-paese_194213/

“I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell’Italia, per i porti e per l’intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica”.

Confetra, per voce del suo Presidente Carlo De Ruvo, esprime in una nota forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

“Un’infrastruttura transfrontaliera – continua il testo – produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull’intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati”.

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: “il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali.

Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell’opera è indicato entro il 2028, mentre l’entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall’asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile”.

Per la Confederazione “ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell’export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione”.

“Le reti TEN-T – spiega De Ruvo – sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l’utilità economica dell’intero investimento. L’Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un’iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali.

Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi – conclude De Ruvo – la competitività logistica dell’Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali”.

GRANDI OPERE, DE RUVO (CONFETRA): "I RITARDI METTONO A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE"

<https://www.informazionimarittime.com/post/grandi-opere-de-ruvo-confetra-i-ritardi-mettono-a-rischio-la-competitivita-del-paese>

"I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell'Italia, per i porti e per l'intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica". L'allarme è lanciato dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, che in una nota esprime forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

"Un'infrastruttura transfrontaliera - continua De Ruvo - produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull'intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati".

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: "il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell'opera è indicato entro il 2028, mentre l'entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall'asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile".

Per la Confederazione "ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell'export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione".

"Le reti TEN-T - spiega De Ruvo - sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l'utilità economica dell'intero investimento. L'Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un'iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi - conclude De Ruvo - la competitività logistica dell'Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali".



07/09/2026

CONFETRA: DE RUVO, RITARDI NELLE GRANDI OPERE METTONO A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

<https://www.ferpress.it/confetra-de-ruvo-ritardi-nelle-grandi-opere-mettono-a-rischio-la-competitivita-del-paese/>

(FERPRESS) – Roma, 7 SET– “I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell’Italia, per i porti e per l’intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica”.

Confetra, per voce del suo Presidente Carlo De Ruvo, esprime in una nota forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

“Un’infrastruttura transfrontaliera – continua il testo – produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull’intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati”.

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: “il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell’opera è indicato entro il 2028, mentre l’entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall’asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile”.

Per la Confederazione “ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell’export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione”.

“Le reti TEN-T – spiega De Ruvo – sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l’utilità economica dell’intero investimento», sottolinea Carlo de Ruvo, presidente di Confetra. L’Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un’iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi», continua De Ruvo. «La competitività logistica dell’Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali”

DE RUVO (CONFETRA): “BRENNERO, GERMANIA IN RITARDO. ITALIA E UE INTERVENGANO”

<https://blueconomy.com/it/trasporto-marittimo-e-logistica/infrastrutture/de-ruvo-confetra-brennero-germania-ritardo/>

I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi Ten-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell'Italia, per i porti e per l'intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica”.

Confetra, per voce del suo presidente Carlo De Ruvo, esprime in una nota forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

“Un’infrastruttura transfrontaliera – continua il testo – produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull’intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati”.

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: “il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell’opera è indicato entro il 2028, mentre l’entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall’asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile”.

Per la Confederazione “ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell’export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione”.

“Le reti Ten-T – spiega De Ruvo – sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l’utilità economica dell’intero investimento», sottolinea Carlo de Ruvo, presidente di Confetra. L’Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un’iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi», continua De Ruvo.

«La competitività logistica dell’Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali”.

BRENNERO E TERZO VALICO DIMOSTRANO CHE UNA RETE TEN-T VALE SOLTANTO SE COMPLETA"

<https://portlogisticpress.it/brennero-e-terzo-valico-dimostrano-che-una-rete-ten-t-vale-soltanto-se-completa/>

Confetra, per voce del suo Presidente Carlo De Ruvo, esprime in una nota forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

"Un'infrastruttura transfrontaliera – continua il testo – produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull'intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati".

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: "il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell'opera è indicato entro il 2028, mentre l'entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall'asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile".

Per la Confederazione "ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell'export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione".

"Le reti TEN-T – spiega De Ruvo – sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l'utilità economica dell'intero investimento. L'Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un'iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi – conclude De Ruvo – la competitività logistica dell'Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali".

INFRASTRUTTURE, DE RUVO (CONFETRA): "RITARDI SU GRANDI OPERE RAPPRESENTANO RISCHIO PER COMPETITIVITÀ ITALIANA"

<https://www.primapaginaneews.it/adi-news/infrastrutture-de-ruvo-confetra-ritardi-su-grandi-opere-rappresentano-rischio-per-competitivita-italiana-14483/>

"Ritardi su grandi opere rappresentano rischio per competitività italiana" – Roma, 7 settembre 2026 – (PPN ADI) – "I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell'Italia, per i porti e per l'intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica". Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo in una nota.

"L'Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un'iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario", afferma il presidente.

È emblematico, secondo il presidente, il caso del Brennero: "il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell'opera è indicato entro il 2028, mentre l'entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni".

DE RUVO (CONFETRA): REALIZZARE I COLLEGAMENTI TRA INFRASTRUTTURE E CORRIDOI TEN-T

<https://www.supplychainitaly.it/2026/09/07/de-ruvo-confetra-realizzare-i-collegamenti-tra-infrastrutture-e-corridoi-ten-t/>

Confetra lancia l'allarme sui ritardi accumulati nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto e dei corridoi europei Ten-T che mettono a rischio la competitività del sistema logistico e portuale italiano. Il presidente dell'associazione, Carlo De Ruvo, evidenzia infatti come il disallineamento temporale tra il completamento delle grandi opere principali e quello delle tratte di accesso comprometta l'efficienza dell'intera filiera delle spedizioni.

Il caso del Brennero viene indicato come emblematico di questa criticità dalla confederazione. Il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto non prima del 2043, rischia infatti di limitare per decenni il pieno utilizzo del Tunnel di base, con ripercussioni dirette sugli scambi intraeuropei da cui dipende oltre il sessanta per cento delle esportazioni italiane. A fronte dell'impegno rispettato dall'Italia sul proprio versante, Confetra sottolinea la necessità di un'iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati.

Le stesse preoccupazioni riguardano il Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura strategica per collegare i porti liguri e il sistema produttivo del Nord al corridoio Reno-Alpi. Sebbene la fine dei lavori sia indicata entro il 2028, l'effettiva entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni, oltre che al potenziamento delle tratte a nord e dei collegamenti di ultimo miglio per scongiurare colli di bottiglia sull'asse Pavia-Voghera.

Secondo la confederazione, ogni rinvio si traduce in maggiori costi operativi, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento e nel rischio concreto di una deviazione dei traffici verso corridoi e porti concorrenti. Per evitare che imprese e territori subiscano passivamente i costi di queste inefficienze, Confetra chiede quindi cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari, un monitoraggio unitario dei valichi e l'adozione di soluzioni transitorie e percorsi alternativi. Come evidenzia lo stesso De Ruvo: "la competitività logistica dell'Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile."



07/09/2026

L'ALLARME DI CONFETRA SUI RITARDI DELLE GRANDI OPERE

<https://www.ship2shore.it/it/lallarme-di-confetra-sui-ritardi-delle-grandi-opere>

“I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell’Italia, per i porti e per l’intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica”.

Confetra, per voce del suo Presidente Carlo De Ruvo, ha espresso tramite una nota la sua forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

“Un’infrastruttura transfrontaliera – ha aggiunto la confederazione – produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull’intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati”.

Secondo Confetra il caso del Brennero è emblematico: “Il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell’opera è indicato entro il 2028, mentre l’entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall’asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile”.

Per l’organizzazione “ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell’export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione”.

“Le reti TEN-T – ha spiegato De Ruvo – sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l’utilità economica dell’intero investimento. L’Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero, è pertanto necessaria un’iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali. Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi. La competitività logistica dell’Italia – ha concluso il Presidente di Confetra – non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali”.



07/09/2026

CONFETRA: DE RUVO, RITARDI NELLE GRANDI OPERE METTONO A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

<https://telenord.it/onfetra-de-ruvo-ritardi-nelle-grandi-opere-mettono-rischio-108265>

“I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell’Italia, per i porti e per l’intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica”.

Confetra, per voce del suo Presidente Carlo De Ruvo, esprime in una nota forte preoccupazione per il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle tratte di accesso.

“LA VOCE DI CONFETRA”

<https://transportonline.com/news/informazione/la-voce-di-confetra/>

I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, rappresentano un rischio crescente per la competitività dell'Italia, per i porti e per l'intera filiera del trasporto, delle spedizioni e della logistica.

È questa la preoccupazione espressa dal Presidente di [Confetra](#) Carlo De Ruvo, che evidenzia il disallineamento tra il completamento delle opere principali e quello delle relative tratte di accesso.

“Un'infrastruttura transfrontaliera – continua De Ruvo – produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull'intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati”.

Secondo la Confederazione, il caso dei ritardi nelle infrastrutture di trasporto dimostra quanto sia importante considerare le grandi opere all'interno di una visione complessiva della rete europea.

Una rete TEN-T vale infatti soltanto se completa, interoperabile e accessibile lungo l'intero corridoio. La realizzazione delle opere principali deve quindi procedere di pari passo con quella delle tratte di accesso, dei nodi logistici, dei porti e dei collegamenti di ultimo miglio.

Il caso del Brennero è emblematico: il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base.

Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali.

Il Brennero rappresenta uno dei principali assi di collegamento tra l'Italia e i mercati del Centro e Nord Europa. La piena operatività del corridoio è quindi strategica per il trasporto merci ferroviario, per l'intermodalità e per la competitività delle imprese italiane.

Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi.

Il completamento dell'opera è indicato entro il 2028, mentre l'entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni. La sua piena efficacia dipenderà inoltre dal potenziamento delle tratte a nord, dei nodi e dei collegamenti di ultimo miglio, evitando che nuove strozzature, a partire dall'asse Pavia-Voghera, riducano la capacità resa disponibile.

Il tema, quindi, non riguarda soltanto il completamento della singola infrastruttura, ma la capacità dell'intero sistema logistico di utilizzare in modo efficiente la nuova capacità di trasporto.

Per la Confederazione, ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell'export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti.

I ritardi nelle infrastrutture di trasporto rischiano inoltre di produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione.

Una situazione che può avere conseguenze sull'intera filiera: dall'autotrasporto al trasporto ferroviario, dalle spedizioni alla logistica, fino ai porti e ai terminali che rappresentano i nodi attraverso cui transitano le merci destinate ai mercati europei e internazionali.

“Le reti TEN-T – spiega De Ruvo – sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l'utilità economica dell'intero investimento”.

L'Italia sta rispettando pienamente e con grande impegno gli obblighi assunti per il completamento delle opere sul versante italiano del Brennero.

È pertanto necessaria un'iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, insieme a cronoprogrammi pubblici e verificabili, continuità finanziaria per le opere complementari e un monitoraggio unitario di valichi, accessi, nodi, porti e terminali.

La richiesta è quindi quella di una programmazione coordinata che permetta di valutare non soltanto lo stato di avanzamento delle singole opere, ma anche la loro effettiva capacità di integrarsi all'interno della rete dei trasporti.

Per il sistema logistico italiano è infatti fondamentale che infrastrutture ferroviarie, collegamenti stradali, porti, terminali e nodi intermodali siano messi nelle condizioni di operare in modo coordinato.

Solo attraverso una pianificazione complessiva sarà possibile evitare che il completamento di una grande opera venga vanificato dalla presenza di successive strozzature lungo il corridoio.

Occorre inoltre predisporre soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi disponibili, affinché imprese e territori non sostengano passivamente il costo dei ritardi.

La questione riguarda direttamente la capacità delle aziende di programmare trasporti e spedizioni con tempi e costi prevedibili. L'affidabilità dei collegamenti rappresenta infatti un elemento essenziale per la competitività della logistica italiana e per la continuità delle catene di approvvigionamento.

“La competitività logistica dell'Italia non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile”, conclude De Ruvo.

Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali.

La sfida, quindi, non riguarda soltanto il completamento delle grandi opere, ma la possibilità di farle funzionare come parti integrate di un sistema infrastrutturale europeo capace di sostenere il trasporto merci, l'export e la competitività delle imprese italiane.

STEP FORWARD FOR NEW TAX ON NON-EU PARCELS

<https://www.trasportoeuropa.it/english/step-forward-for-new-tax-on-non-eu-parcels/>

A new tax on small parcels imported into the European Union from non-EU countries is expected to enter into force in November 2026. A step forward came on 3 September with the Council of the European Union's approval of the customs reform, which now moves to the European Parliament before publication in the Official Journal of the European Union. The text states that a tax on small consignments must be introduced by 1 November 2026 to cover the rising costs borne by customs administrations. The amount will be set by the European Commission before member states begin applying it. The obligations will fall on third-country sales platforms, distance sellers, declarants and postal and express operators handling inbound flows.

The new charge, known as a handling fee, will be added to the flat-rate duty of three euros that entered into force on 1 July 2026, deriving from Council Regulation 2026/382 of 11 February. This measure abolished the customs duty exemption for consignments worth up to 150 euros and will remain in force until 1 July 2028. The two measures have a different basis for calculation: the duty already in force applies to each category of item contained in the parcel, identified by its respective tariff subheading, while the forthcoming handling fee will apply to the shipment as a whole, regardless of the number of items it contains.

A second information requirement is also linked to the same date of 1 November. Delegated Regulation 2026/1022, published in the Official Journal of the European Union on 1 July and amending Delegated Regulation 2015/2446, makes it mandatory to include product identifiers, or PIDs, in declarations relating to distance sales of imported goods destined for consumers. This information, which has already been optional since 1 July, must be entered on each declaration line and includes the code assigned by the seller, the code assigned by the manufacturer and, where available, a standard identifier such as GTIN, EAN or UPC. Shipments destined for economic operators are excluded.

The updated code also shifts the centre of responsibility. Third-country e-commerce platforms shipping into the Union, rather than final consumers, are regarded as the importers of the goods and are therefore required to complete all customs formalities and pay the duties due. Those breaching the obligations risk financial penalties which, in the most serious cases, can reach 6% of the annual value of goods imported by the company in the previous year, in addition to the withdrawal of any customs privileges and restrictions on access to online platforms.

The reform approved by the Council also has an institutional dimension, as it establishes a decentralised agency, the European Union Customs Authority, based in Lille and expected to become operational in 2027. It will analyse data from the new digital customs hub, define priority control areas and risk criteria, and coordinate customs-related crisis management. Use of the digital hub will become mandatory for e-commerce companies on 1 July 2028 and for all operators from 1 March 2034. A new category of trusted and certified operators will also be created, allowing goods to be released into circulation without active customs intervention, subject to requirements on transparency over flows.

Italy is also due to introduce a third levy on small non-EU parcels, introduced by Law 199/2025, which established an administrative contribution of two euros for each consignment with a declared value of no more than 150 euros from third countries. The charge is collected by the Agenzia delle Dogane (Customs and Monopolies Agency) at the time of final importation and is due regardless of the commercial nature of the transaction. Its start date, originally set for 1 January 2026, has been postponed three times and is now 1 October. The Economy Minister told Parliament that the contribution will be applied on top of the EU duty, with no mechanism to offset one levy against the other.

The postponements were caused by protests from logistics associations. Confetra (Italian General Confederation of Transport and Logistics) has called for its immediate cancellation to protect the national logistics sector, while Confcommercio (Italian General Confederation of Enterprises, Professions and Self-Employment), although viewing the measure as a concrete step against unfair competition, fears the domestic levy could have a counterproductive effect. Assonime (Association of Italian Joint Stock Companies) has taken a more detailed position, questioning the compatibility of the contribution with EU law in circular 2 of 16 February 2026 and warning that a non-harmonised levy affects operators' logistics and distribution choices, encouraging the diversion of traffic to countries that do not apply it. Italy, however, does not appear to be isolated: Romania has introduced a national charge of five euros, while France, Belgium and the Netherlands are assessing similar instruments.

For the supply chain, the decisive factor is the relationship between the fixed import cost and the value of the order. A 15-euro consignment that will pay three euros in duty, two euros in national contribution and an EU charge that has yet to be quantified will face a customs burden of more than 30% of the value of the goods, excluding VAT and transport. As a result,

for products with a very low unit price, direct shipping from Asia to the individual customer loses much of the advantage that has made it the dominant model over the past five years, while for lightweight, distinctive or high-margin products it may remain economically sustainable even with the additional burden.

The likely response from e-commerce platforms is a consolidation of flows, replacing the shipment of a single parcel into the Union with a container, air or road shipment involving centralised customs clearance with a single declaration, a customs warehouse or distribution warehouse in the Union, and domestic and intra-European delivery from EU stocks. This model therefore shifts non-EU flows towards logistics platforms, line-haul transport and European parcel distribution networks, with expected concentration at airport, postal and road hubs already connected to the main consumer basins.

This creates a contradictory situation for express couriers and postal operators. On the one hand, volumes of cross-border micro-shipments will decline, but on the other, revenue linked to IT requirements, exception management, document checks and contractual responsibility for data accuracy will increase. In addition, the PID requirement will make it necessary to track identifiers along the entire supply chain, from the seller's catalogue to the declarant, and to establish procedures for missing, inconsistent or unverifiable codes, because after 1 November an incomplete declaration will lead to rejection and the blocking of goods at the border.

The new situation will favour larger structures. Major platforms and integrators with integrated customs systems will be able to amortise IT adjustments over high volumes, while small non-EU sellers and operators whose competitiveness is based on shipping individual items will be more exposed. As for the effectiveness of controls, product identifiers will link a non-compliant item to all shipments carrying the same code, but they will not guarantee the authenticity of the declared data. Generic goods descriptions, artificial splitting of consignments, undervaluation and the diversion of flows through third-country hubs will remain practices that national customs authorities will have to detect using coordinated criteria and interoperable data.

And it will not be a simple task, given the scale of the phenomenon. In 2025, customs authorities in EU countries handled about 6 billion e-commerce parcels and more than 1.5 billion traditional trade items, collecting almost 31 billion euros in duties through 2,200 offices and 84,000 officials. More than 90% of the e-commerce parcels arriving in the Union came from China. Low-value items shipped directly to European consumers totalled 5.9 billion, up 26% on 2024, and in targeted checks carried out last year on toys, cosmetics, small electronic goods, personal protective equipment and food supplements, more than 60% of the products inspected were found not to comply with EU requirements because of missing labels, absent safety documentation or banned ingredients.



TEN-T: L'EUROPA ACCELERA, NUOVI NODI 'CORE' E 'COMPRENSIVE' PER L'ITALIA

<https://www.logisticaneews.it/ten-t-leuropa-accelera-nuovi-nodi-core-e-comprehensive-per-litalia/>

Il Quarto Forum dei Corridoi TEN-T, tenutosi a Bruxelles dal 23 al 25 giugno 2026, ha offerto ai manager della logistica una finestra aggiornata sulla complessità della rete transeuropea dei trasporti.

La rete, che ambisce a collegare in modo continuo, interoperabile e sostenibile i principali nodi europei, richiede una sincronizzazione perfetta tra gli Stati membri per mettere a punto tutto il suo potenziale e pone alle infrastrutture italiane una serie di obiettivi, ma anche di interrogativi.

La visita del coordinatore europeo presso l'autorità portuale di Genova e la partecipazione di svariate rappresentanze di porti ed interporti italiani al Quarto Forum hanno dato la possibilità di definire lo stato di avanzamento delle nostre infrastrutture in chiave di collegamento con la rete europea.

NUOVO RINVIO ITALIANO SULLA TASSA PER I PACCHI EXTRA-UE

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/logistica/nuovo-rinvio-italiano-sulla-tassa-per-i-pacchi-extra-ue/>

Ormai il rinvio del contributo italiano di due euro sulle piccole spedizioni provenienti da Paesi extra-UE è diventato un evento seriale e, francamente, poco serio: non entrerà in vigore il 1° ottobre 2026 perché il Governo ha deciso di rinviarne l'applicazione al 1° dicembre, secondo quanto previsto dalla bozza di Decreto Legge esaminata dal Consiglio dei ministri il 16 settembre. Il nuovo differimento dovrebbe consentire all'Italia di attendere la definizione della futura tassa europea di gestione delle piccole spedizioni e di coordinare il prelievo nazionale con il nuovo quadro doganale dell'Unione. Tutti fatti che però si conoscono da ben prima della istituzione della tassa italiana.

La misura riguarda ogni spedizione importata da un Paese terzo con valore dichiarato non superiore a 150 euro. Il contributo dovrebbe essere riscosso dall'Agenzia delle Dogane al momento dell'importazione definitiva e si applicherebbe indipendentemente dalla natura commerciale della transazione. Il suo campo di applicazione interessa quindi soprattutto i flussi generati dal commercio elettronico basato sulla spedizione diretta di prodotti di basso valore ai consumatori europei, modello utilizzato su larga scala anche da piattaforme asiatiche come Temu, Shein e AliExpress. E proprio queste ultime sembrano il bersaglio principale del provvedimento, anche se ormai stanno cambiando modello logistico, importando grandi spedizioni nell'Unione per poi distribuirle nei vari Stati.

Il rinvio copre ottobre e novembre ed è il terzo. Il contributo era stato introdotto dalla Legge di Bilancio 2026 con decorrenza inizialmente prevista il 1° gennaio. L'avvio era stato poi spostato al 1° luglio e successivamente al 1° ottobre. Con l'ultimo intervento, la data prevista diventa quindi il 1° dicembre 2026. Il differimento non equivale però alla cancellazione del contributo, come chiedono fin dalla sua ideazione le associazioni della logistica. La questione assume particolare rilievo per la logistica perché un prelievo applicato esclusivamente alle merci sdoganate in Italia incide sulle scelte degli operatori relative al punto di ingresso delle spedizioni nel mercato unico.

Il contributo italiano deve inoltre essere distinto dal dazio doganale introdotto dall'Unione Europea sulle spedizioni di modico valore. Dal 1° luglio 2026 il Regolamento UE 2026/382 ha introdotto un dazio transitorio di tre euro sulle importazioni con valore intrinseco complessivo non superiore a 150 euro, superando la precedente franchigia daziaria per questa categoria di invii. Il dazio UE costituisce un prelievo doganale comune e si applica in tutti gli Stati membri, mentre quello italiano è configurato come contributo amministrativo nazionale. Anche la base di calcolo cambia, i due euro italiani sono previsti una sola volta per ciascuna spedizione. Il dazio europeo di tre euro invece non corrisponde necessariamente a tre euro per pacco, perché la sua applicazione dipende dalle voci merceologiche presenti nella spedizione.

Per esempio, un pacco con tre magliette identiche comprese nella stessa classificazione doganale determina un dazio UE di tre euro, ma se la stessa spedizione contiene una maglietta, un paio di scarpe e un accessorio elettronico classificati in tre sottovoci differenti, il dazio può arrivare a nove euro. Dal primo dicembre, se il contributo nazionale entrasse effettivamente in vigore nella configurazione attualmente prevista e lo sdoganamento avvenisse in Italia, agli importi europei si aggiungerebbero altri due euro per spedizione. Nei due esempi precedenti il carico complessivo dei due prelievi diventerebbe quindi rispettivamente di 5 e 11 euro, prima di considerare Iva, trasporto e altri costi.

C'è un'ulteriore complicazione: il Consiglio UE ha approvato il 3 settembre una riforma doganale che prevede entro il primo novembre 2026 una tassa europea di gestione sulle piccole spedizioni importate. L'importo deve ancora essere determinato dalla Commissione Europea e le ipotesi finora circolate indicano una possibile fascia compresa tra due e quattro euro. L'avvio del contributo italiano il primo ottobre avrebbe quindi potuto creare per due mesi un sistema nazionale destinato a essere nuovamente valutato una volta definito il nuovo intervento europeo, mentre il rinvio al primo dicembre consente di attendere un quadro più chiaro prima di rendere operativo il prelievo nazionale.

Confetra ha chiesto la cancellazione del contributo italiano, richiamando gli effetti sulla logistica nazionale, Confcommercio, pur condividendo l'obiettivo di contrastare forme di concorrenza sleale legate alle importazioni di prodotti a basso costo, ha segnalato il rischio di conseguenze controproducenti e Assonime ha sottolineato i nodi derivanti da una misura nazionale non armonizzata rispetto alle regole degli altri Stati membri. La questione non riguarda soltanto il costo finale delle importazioni. Per gli operatori della logistica, un elemento centrale è la diversa area geografica di applicazione dei due sistemi, che può influire sulla localizzazione dei flussi, perché è un incentivo economico a usare aeroporti e centri logistici situati in altri Stati membri per l'ingresso doganale delle merci, procedendo successivamente alla distribuzione verso l'Italia attraverso il mercato interno europeo.

Accanto agli aspetti economici e logistici rimane inoltre aperta una questione giuridica, perché il prelievo italiano potrebbe essere incompatibile con il diritto dell'Unione qualora il primo possa essere assimilato a una tassa di effetto equivalente a un dazio. La valutazione dipende, tra gli altri elementi, dalla natura del contributo e dal suo effettivo collegamento con uno specifico servizio amministrativo fornito all'importatore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



MINI PACCHI, IL GOVERNO FA DI NUOVO MARCIA INDIETRO: LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO RINVIATA AL 1° DICEMBRE. INTANTO CROLLANO LE SPEDIZIONI

<https://www.uominietrasporti.it/professione/logistica/mini-pacchi-il-governo-fa-di-nuovo-marcia-indietro-la-tassa-italiana-da-2-euro-rinviata-al-1-dicembre-intanto-crollano-le-spedizioni/>

Il Governo fa un altro passo indietro sulla tassa italiana da 2 euro sui mini-pacchi provenienti dai Paesi extra Ue. L'entrata in vigore del contributo nazionale, già rinviata più volte e da ultimo prevista per il 1° ottobre, slitta al 1° dicembre 2026. Il nuovo rinvio è previsto dal decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162.

Una scelta che arriva mentre il modello dell'e-commerce internazionale sta rapidamente cambiando e che, soprattutto, evita per altri due mesi di aggiungere un nuovo onere italiano al dazio doganale europeo da 3 euro, già entrato in vigore il 1° luglio per le merci di valore non superiore a 150 euro provenienti da Paesi extra Ue. Tecnicamente, il prelievo europeo è di 3 euro per ciascuna voce doganale contenuta nella spedizione, e non necessariamente di 3 euro per pacco.

Il contributo italiano da 2 euro era stato introdotto dalla legge di Bilancio 2026 e avrebbe dovuto inizialmente debuttare all'inizio dell'anno. Dopo diversi rinvii, la partenza era stata fissata al 1° ottobre. Ora il nuovo slittamento al 1° dicembre punta anche a consentire un maggiore coordinamento con il quadro europeo, dove è in preparazione una handling fee comune.

A rendere ancora più significativa la decisione sono i primi effetti prodotti dal nuovo sistema europeo. Secondo i dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, dopo l'introduzione del dazio del 1° luglio, nel bimestre luglio-agosto le importazioni italiane di pacchi di modico valore sono diminuite di circa il 39% rispetto a maggio-giugno. Numeri che indicano un fenomeno più ampio della semplice riduzione degli acquisti. Secondo Confetra, le imprese dell'e-commerce stanno infatti riorganizzando le catene distributive, consolidando maggiormente le merci e facendo ricorso a magazzini e piattaforme logistiche localizzati all'interno dell'Unione europea, anziché moltiplicare le micro-spedizioni dirette dai Paesi extra Ue al singolo consumatore. «Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale», sottolinea il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. Il modello delle micro-spedizioni dirette al consumatore, sostiene, sta progressivamente lasciando spazio a sistemi basati sul consolidamento delle partite, sull'apertura di hub e magazzini in Europa e su catene distributive maggiormente integrate.

Confetra accoglie quindi positivamente il rinvio, dopo avere contestato fin dall'inizio l'introduzione di un prelievo esclusivamente italiano. Il rischio, secondo la Confederazione, è che un costo applicato soltanto alle merci che entrano attraverso i gateway italiani renda più conveniente sdoganare i pacchi in altri Paesi europei, per poi movimentarli all'interno del mercato unico, con la conseguente perdita di traffici per aeroporti, porti, hub e operatori logistici italiani. Ed è proprio su questo punto che la posizione di Confetra va oltre il semplice rinvio: con l'arrivo della futura handling fee europea, la Confederazione chiede di superare definitivamente il contributo nazionale da 2 euro, evitando che i due meccanismi finiscano per sovrapporsi.



18/09/2026

CONFETRA: DE RUVO, BENE RINVIO TASSA MINI PACCHI. MODELLO COMMERCIO INTERNAZIONALE STA CAMBIANDO

<https://www.ferpress.it/confetra-de-ruvo-bene-rinvio-tassa-mini-pacchi-modello-commercio-internazionale-sta-cambiando/>

(FERPRESS) – Roma, 18 SET – Confetra accoglie con favore la decisione del Governo di rinviare al 1° dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale prevista per le spedizioni di modico valore provenienti da Paesi extra-UE e rivolge un sentito ringraziamento al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al Viceministro Maurizio Leo per l'attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

La decisione accoglie la necessità di evitare l'introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all'imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale, favorendo un graduale allineamento alle future disposizioni dell'Unione europea ed evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Confetra aveva evidenziato fin dall'inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Negli ultimi mesi il mercato dell'e-commerce transfrontaliero ha infatti evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci. Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all'interno del mercato europeo.

In tale contesto, i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull'evoluzione dei flussi commerciali internazionali e dimostrano l'impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale.

Il Presidente Confetra Carlo De Ruvo dichiara: "Accogliamo con soddisfazione la decisione del Governo e ringraziamo il MEF per aver dimostrato attenzione alle esigenze espresse dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni. Lo slittamento della misura al 1° dicembre consente di evitare l'introduzione di ulteriori elementi di incertezza in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato e permette alle imprese di operare all'interno di un quadro normativo più stabile e coerente con l'evoluzione della disciplina europea" prosegue Carlo De Ruvo "Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale. Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull'apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive. I segnali che emergono dal mercato confermano che questa trasformazione è già in atto. Per questo riteniamo fondamentale che eventuali nuovi oneri siano inseriti all'interno di un quadro europeo armonizzato e condiviso, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi tra tutti gli operatori e tra tutti i principali punti di ingresso delle merci nell'Unione.

Il rinvio rappresenta una scelta di buon senso che consente alle imprese di proseguire il percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio globale, evitando distorsioni competitive e favorendo una transizione ordinata verso il futuro assetto normativo europeo. Tuttavia, in vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, è necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani con conseguente deviazione dei traffici verso altri hub europei. Solo una disciplina armonizzata a livello unionale può garantire condizioni di concorrenza eque e uniformi per tutti gli operatori del mercato."

"Confetra conferma la propria disponibilità a collaborare con il Governo, con le Amministrazioni competenti e con le istituzioni europee per contribuire alla definizione di un sistema regolatorio efficace, proporzionato e coerente con l'evoluzione dei mercati, capace di coniugare esigenze di controllo, tutela della concorrenza e competitività dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo" conclude De Ruvo.



Messaggero Marittimo.it



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

18/09/2026

CONFETRA SODDISFATTA: MINI PACCHI, RINVIATA LA HANDLING FEE NAZIONALE

[confetra-soddisfatta-mini-pacchi-rinviata-a-dicembre-la-handling-fee-nazionale](#)

Slitta al 1° Dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale sulle spedizioni di modico valore provenienti dai Paesi extra-Ue. La decisione del Governo viene accolta positivamente da Confetra, che sottolinea l'importanza di evitare, in questa fase, l'introduzione di una misura nazionale potenzialmente non allineata con l'evoluzione della disciplina europea. La Confederazione ha espresso apprezzamento per l'attenzione riservata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alle osservazioni avanzate dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

Fin dall'avvio del confronto, Confetra aveva evidenziato il rischio che una misura applicata esclusivamente a livello italiano potesse determinare svantaggi competitivi per gli operatori nazionali, favorendo lo spostamento dei flussi verso altri gateway europei. Il rinvio consente ora di accompagnare con maggiore gradualità una fase nella quale stanno cambiando profondamente i modelli di approvvigionamento e distribuzione dell'e-commerce transfrontaliero, in attesa di un quadro europeo maggiormente armonizzato.

Secondo la Confederazione, le imprese stanno infatti riorganizzando le proprie catene logistiche attraverso il consolidamento delle spedizioni, l'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e la localizzazione di magazzini e hub direttamente all'interno del mercato europeo.

A confermare l'evoluzione in corso sarebbero anche i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, secondo i quali le importazioni di mini pacchi hanno registrato una contrazione del 39% nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente. Per Confetra, il dato rappresenta un ulteriore elemento a sostegno delle analisi sull'evoluzione dei flussi dell'e-commerce internazionale e sull'impatto delle misure adottate a livello europeo.

Il presidente di Confetra Carlo De Ruvo considera lo slittamento una misura utile a ridurre l'incertezza per le imprese e a favorire un percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio internazionale. Secondo De Ruvo, il mercato sta vivendo una trasformazione strutturale: il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni direttamente al consumatore finale sta progressivamente lasciando spazio a sistemi distributivi più organizzati, caratterizzati dal consolidamento delle partite, dalla presenza di hub e magazzini in Europa e da una maggiore integrazione delle catene logistiche.

In questo scenario, Confetra ritiene necessario che eventuali nuovi oneri siano inseriti in un quadro europeo armonizzato, così da garantire condizioni di concorrenza omogenee tra operatori e tra i diversi punti di ingresso delle merci nell'Unione.

La Confederazione considera quindi il rinvio al 1° Dicembre un passaggio utile, ma chiede che in prospettiva venga superata la misura nazionale in vista dell'entrata in vigore della futura handling fee europea. L'obiettivo è evitare sovrapposizioni regolatorie che, secondo Confetra, potrebbero penalizzare gli operatori italiani e favorire una deviazione dei traffici verso altri hub europei.

La Confederazione conferma infine la disponibilità a collaborare con Governo, amministrazioni competenti e istituzioni europee alla definizione di un sistema regolatorio che concili controllo, tutela della concorrenza e competitività della filiera logistica italiana ed europea.

“LA VOCE DI CONFETRA”

<https://transportonline.com/news/informazione/tassa-mini-pacchi-confetra-rinvio-1-dicembre/>

Rinvio al 1° dicembre 2026 per la handling fee nazionale. De Ruvo: “Il modello del commercio internazionale sta cambiando”. Confetra accoglie con favore la decisione del Governo di rinviare al 1° dicembre 2026 l’entrata in vigore della handling fee nazionale prevista per le spedizioni di modico valore provenienti da Paesi extra-UE.

La Confederazione rivolge un sentito ringraziamento al Ministro dell’Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al Viceministro Maurizio Leo per l’attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

La decisione risponde alla necessità di evitare l’introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all’imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale.

Il rinvio permette inoltre di favorire un graduale allineamento alle future disposizioni dell’Unione europea, evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Per Confetra, l’obiettivo è garantire un quadro normativo più coerente per le imprese che operano nella logistica, nel trasporto merci e nelle spedizioni, in una fase caratterizzata da una profonda evoluzione dei flussi commerciali internazionali. Confetra aveva evidenziato fin dall’inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Il tema riguarda direttamente l’organizzazione delle spedizioni internazionali, la gestione delle merci e la scelta dei principali punti di ingresso nel mercato europeo.

Secondo la Confederazione, un quadro regolatorio non armonizzato potrebbe infatti modificare le dinamiche dei flussi logistici, con possibili ripercussioni sulla competitività del sistema nazionale.

Negli ultimi mesi il mercato dell’e-commerce transfrontaliero ha evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci.

Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull’utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all’interno del mercato europeo.

Questa evoluzione sta modificando anche le modalità di gestione delle spedizioni e della distribuzione delle merci, con un progressivo passaggio verso sistemi logistici maggiormente organizzati e integrati.

In tale contesto, i dati diffusi dall’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull’evoluzione dei flussi commerciali internazionali.

Il dato, secondo Confetra, dimostra l’impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale e rappresenta un ulteriore elemento per comprendere la trasformazione in corso nel mercato dell’e-commerce e delle spedizioni internazionali.

Il Presidente di [Confetra](#) Carlo De Ruvo dichiara: “Accogliamo con soddisfazione la decisione del Governo e ringraziamo il MEF per aver dimostrato attenzione alle esigenze espresse dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni. Lo slittamento della misura al 1° dicembre consente di evitare l’introduzione di ulteriori elementi di incertezza in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato e permette alle imprese di operare all’interno di un quadro normativo più stabile e coerente con l’evoluzione della disciplina europea”.

De Ruvo prosegue: “Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale. Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull’apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive”.

I segnali che emergono dal mercato confermano, secondo Confetra, che questa trasformazione è già in atto.

Il modello delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale lascia progressivamente spazio a sistemi distributivi fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull’apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive.

Per questo Confetra ritiene fondamentale che eventuali nuovi oneri siano inseriti all'interno di un quadro europeo armonizzato e condiviso, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi tra tutti gli operatori e tra tutti i principali punti di ingresso delle merci nell'Unione.

Il rinvio rappresenta, secondo la Confederazione, una scelta che consente alle imprese di proseguire il percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio globale, evitando distorsioni competitive e favorendo una transizione ordinata verso il futuro assetto normativo europeo.

In vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, sarà necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani e il conseguente rischio di deviazione dei traffici verso altri hub europei.

Solo una disciplina armonizzata a livello unionale può garantire condizioni di concorrenza eque e uniformi per tutti gli operatori del mercato.

Confetra conferma la propria disponibilità a collaborare con il Governo, con le Amministrazioni competenti e con le istituzioni europee per contribuire alla definizione di un sistema regolatorio efficace, proporzionato e coerente con l'evoluzione dei mercati.

L'obiettivo indicato dalla Confederazione è quello di coniugare esigenze di controllo, tutela della concorrenza e competitività dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo.

La discussione sulla tassa mini pacchi si inserisce quindi in una fase più ampia di trasformazione del commercio internazionale, nella quale l'organizzazione delle spedizioni, dei flussi logistici e delle catene distributive assume un ruolo sempre più centrale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

LA TASSA MINI PACCHI RINVIATA AL 1° DICEMBRE, CONFETRA: GRAZIE GIORGETTI

https://portlogisticpress.it/la-tassa-mini-pacchi-rinviata-al-1-dicembre-confetra-grazie-ministro-giorgetti/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=la-tassa-mini-pacchi-rinviata-al-1-dicembre-confetra-grazie-ministro-giorgetti

Confetra accoglie con favore la decisione del Governo di rinviare al 1° dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale prevista per le spedizioni di modico valore provenienti da Paesi extra-UE.

E rivolge un sentito ringraziamento al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al Viceministro Maurizio Leo per l'attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni. La decisione accoglie la necessità di evitare l'introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all'imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale, favorendo un graduale allineamento alle future disposizioni dell'Unione europea ed evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Confetra aveva evidenziato fin dall'inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Negli ultimi mesi il mercato dell'e-commerce transfrontaliero ha infatti evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci. Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all'interno del mercato europeo.

In tale contesto, i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull'evoluzione dei flussi commerciali internazionali e dimostrano l'impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale.

Il Presidente Confetra Carlo De Ruvo dichiara: "Accogliamo con soddisfazione la decisione del Governo e ringraziamo il MEF per aver dimostrato attenzione alle esigenze espresse dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni. Lo slittamento della misura al 1° dicembre consente di evitare l'introduzione di ulteriori elementi di incertezza in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato e permette alle imprese di operare all'interno di un quadro normativo più stabile e coerente con l'evoluzione della disciplina europea" prosegue Carlo De Ruvo "Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale. Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull'apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive. I segnali che emergono dal mercato confermano che questa trasformazione è già in atto. Per questo riteniamo fondamentale che eventuali nuovi oneri siano inseriti all'interno di un quadro europeo armonizzato e condiviso, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi tra tutti gli operatori e tra tutti i principali punti di ingresso delle merci nell'Unione.

Il rinvio rappresenta una scelta di buon senso che consente alle imprese di proseguire il percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio globale, evitando distorsioni competitive e favorendo una transizione ordinata verso il futuro assetto normativo europeo. Tuttavia, in vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, è necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani con conseguente deviazione dei traffici verso altri hub europei. Solo una disciplina armonizzata a livello unionale può garantire condizioni di concorrenza eque e uniformi per tutti gli operatori del mercato."

"Confetra conferma la propria disponibilità a collaborare con il Governo, con le Amministrazioni competenti e con le istituzioni europee per contribuire alla definizione di un sistema regolatorio efficace, proporzionato e coerente con l'evoluzione dei mercati, capace di coniugare esigenze di controllo, tutela della concorrenza e competitività dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo" conclude De Ruvo

E rivolge un sentito ringraziamento al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al Viceministro Maurizio Leo per l'attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni. La decisione accoglie la necessità di evitare l'introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all'imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale, favorendo un graduale allineamento alle future disposizioni dell'Unione europea ed evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Confetra aveva evidenziato fin dall'inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Negli ultimi mesi il mercato dell'e-commerce transfrontaliero ha infatti evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci. Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all'interno del mercato europeo.

In tale contesto, i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull'evoluzione dei flussi commerciali internazionali e dimostrano l'impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale.

Il Presidente Confetra Carlo De Ruvo dichiara: "Accogliamo con soddisfazione la decisione del Governo e ringraziamo il MEF per aver dimostrato attenzione alle esigenze espresse dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni. Lo slittamento della misura al 1° dicembre consente di evitare l'introduzione di ulteriori elementi di incertezza in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato e permette alle imprese di operare all'interno di un quadro normativo più stabile e coerente con l'evoluzione della disciplina europea" prosegue Carlo De Ruvo "Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale. Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull'apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive. I segnali che emergono dal mercato confermano che questa trasformazione è già in atto. Per questo riteniamo fondamentale che eventuali nuovi oneri siano inseriti all'interno di un quadro europeo armonizzato e condiviso, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi tra tutti gli operatori e tra tutti i principali punti di ingresso delle merci nell'Unione.

Il rinvio rappresenta una scelta di buon senso che consente alle imprese di proseguire il percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio globale, evitando distorsioni competitive e favorendo una transizione ordinata verso il futuro assetto normativo europeo. Tuttavia, in vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, è necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani con conseguente deviazione dei traffici verso altri hub europei. Solo una disciplina armonizzata a livello unionale può garantire condizioni di concorrenza eque e uniformi per tutti gli operatori del mercato."

"Confetra conferma la propria disponibilità a collaborare con il Governo, con le Amministrazioni competenti e con le istituzioni europee per contribuire alla definizione di un sistema regolatorio efficace, proporzionato e coerente con l'evoluzione dei mercati, capace di coniugare esigenze di controllo, tutela della concorrenza e competitività dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo" conclude De Ruvo

RINVIO TASSA MINI PACCHI, DE RUVO (CONFETRA): "MODELLO COMMERCIO INTERNAZIONALE STA CAMBIANDO"

<https://www.informazionimarittime.com/post/rinvio-tassa-mini-pacchi-de-ruvo-confetra-modello-commercio-internazionale-sta-cambiando&rss=rss>

Per Confetra è una buona notizia la decisione del governo di rinviare al 1° dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale prevista per le spedizioni di modico valore provenienti da Paesi extra-Ue e rivolge un sentito ringraziamento al ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al viceministro Maurizio Leo per l'attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

La decisione accoglie la necessità di evitare l'introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all'imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale, favorendo un graduale allineamento alle future disposizioni dell'Unione europea ed evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Confetra aveva evidenziato fin dall'inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Negli ultimi mesi il mercato dell'e-commerce transfrontaliero ha infatti evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci. Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all'interno del mercato europeo. In tale contesto, i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull'evoluzione dei flussi commerciali internazionali e dimostrano l'impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale.

Il commento di Carlo De Ruvo. "Accogliamo con soddisfazione la decisione del governo e ringraziamo il MEF per aver dimostrato attenzione alle esigenze espresse dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni - spiega il presidente di Confetra Carlo De Ruvo -. Lo slittamento della misura al 1° dicembre consente di evitare l'introduzione di ulteriori elementi di incertezza in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato e permette alle imprese di operare all'interno di un quadro normativo più stabile e coerente con l'evoluzione della disciplina europea" prosegue Carlo De Ruvo "Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale. Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull'apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive. I segnali che emergono dal mercato confermano che questa trasformazione è già in atto. Per questo riteniamo fondamentale che eventuali nuovi oneri siano inseriti all'interno di un quadro europeo armonizzato e condiviso, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi tra tutti gli operatori e tra tutti i principali punti di ingresso delle merci nell'Unione". "Il rinvio rappresenta una scelta di buon senso che consente alle imprese di proseguire il percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio globale, evitando distorsioni competitive e favorendo una transizione ordinata verso il futuro assetto normativo europeo. Tuttavia, in vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, è necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani con conseguente deviazione dei traffici verso altri hub europei. Solo una disciplina armonizzata a livello unionale può garantire condizioni di concorrenza eque e uniformi per tutti gli operatori del mercato".

"Confetra conferma la propria disponibilità a collaborare con il governo, con le amministrazioni competenti e con le istituzioni europee per contribuire alla definizione di un sistema regolatorio efficace, proporzionato e coerente con l'evoluzione dei mercati, capace di coniugare esigenze di controllo, tutela della concorrenza e competitività dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo", conclude De Ruvo.

RINVIO AL 1° DICEMBRE PER LA TASSA SUI MINI PACCHETTI, COSÌ CONFETRA

<https://trasportale.it/rinvio-al-1-dicembre-per-la-tassa-sui-mini-pacchetti-cosi-confetra/>

Confetra accoglie con favore la decisione del Governo di rinviare al 1° dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale prevista per le spedizioni di modico valore provenienti da Paesi extra-UE e rivolge un sentito ringraziamento al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al Viceministro Maurizio Leo per l'attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

La decisione accoglie la necessità di evitare l'introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all'imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale, favorendo un graduale allineamento alle future disposizioni dell'Unione europea ed evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Confetra aveva evidenziato fin dall'inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Negli ultimi mesi il mercato dell'e-commerce transfrontaliero ha infatti evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci. Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all'interno del mercato europeo.

In tale contesto, i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull'evoluzione dei flussi commerciali internazionali e dimostrano l'impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale.

Il Presidente Confetra Carlo De Ruvo dichiara: "Accogliamo con soddisfazione la decisione del Governo e ringraziamo il MEF per aver dimostrato attenzione alle esigenze espresse dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni. Lo slittamento della misura al 1° dicembre consente di evitare l'introduzione di ulteriori elementi di incertezza in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato e permette alle imprese di operare all'interno di un quadro normativo più stabile e coerente con l'evoluzione della disciplina europea" prosegue Carlo De Ruvo "Siamo di fronte a un cambiamento strutturale del commercio internazionale. Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull'apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive. I segnali che emergono dal mercato confermano che questa trasformazione è già in atto. Per questo riteniamo fondamentale che eventuali nuovi oneri siano inseriti all'interno di un quadro europeo armonizzato e condiviso, capace di garantire condizioni di concorrenza uniformi tra tutti gli operatori e tra tutti i principali punti di ingresso delle merci nell'Unione.

Il rinvio rappresenta una scelta di buon senso che consente alle imprese di proseguire il percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio globale, evitando distorsioni competitive e favorendo una transizione ordinata verso il futuro assetto normativo europeo. Tuttavia, in vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, è necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani con conseguente deviazione dei traffici verso altri hub europei. Solo una disciplina armonizzata a livello unionale può garantire condizioni di concorrenza eque e uniformi per tutti gli operatori del mercato."

"Confetra conferma la propria disponibilità a collaborare con il Governo, con le Amministrazioni competenti e con le istituzioni europee per contribuire alla definizione di un sistema regolatorio efficace, proporzionato e coerente con l'evoluzione dei mercati, capace di coniugare esigenze di controllo, tutela della concorrenza e competitività dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo" conclude De Ruvo

GOVERNO: TASSA MINI PACCHI, RINVIO AL 1° DICEMBRE

<https://www.primomagazine.net/2026/09/governo-tassa-mini-pacchi-rinvio-al-1.html>

Confetra accoglie con favore la decisione del Governo di rinviare al 1° dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale prevista per le spedizioni di modico valore provenienti da Paesi extra-UE e rivolge un sentito ringraziamento al Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, e al Viceministro Maurizio Leo per l'attenzione dimostrata nei confronti delle istanze avanzate dal mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

La decisione accoglie la necessità di evitare l'introduzione di misure nazionali potenzialmente disallineate rispetto all'imminente quadro normativo europeo e consente di accompagnare in modo più equilibrato una fase di profonda trasformazione del commercio internazionale, favorendo un graduale allineamento alle future disposizioni dell'Unione europea ed evitando il rischio di interventi frammentati che possano incidere sulla competitività del sistema logistico nazionale.

Confetra aveva evidenziato fin dall'inizio il rischio che un intervento esclusivamente nazionale potesse determinare distorsioni concorrenziali, favorendo lo spostamento dei flussi logistici verso altri gateway europei e penalizzando la competitività delle imprese operanti nel nostro Paese.

Negli ultimi mesi il mercato dell'e-commerce transfrontaliero ha infatti evidenziato cambiamenti significativi nei modelli distributivi e nelle modalità di approvvigionamento delle merci. Le imprese stanno progressivamente riorganizzando le proprie catene logistiche, puntando sempre più sul consolidamento dei flussi, sull'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e sulla localizzazione di strutture logistiche all'interno del mercato europeo.

In tale contesto, i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che evidenziano una contrazione del 39% delle importazioni di mini pacchi nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente, confermano le analisi e i monitoraggi condotti da Confetra sull'evoluzione dei flussi commerciali internazionali e dimostrano l'impatto significativo delle misure introdotte a livello unionale.

IL DAZIO FRENA I MINI PACCHI IN INGRESSO NELLA UE

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/logistica/il-dazio-frena-i-mini-pacchi-in-ingresso-nella-ue/>

Il primo bilancio del dazio europeo sui piccoli pacchi arriva dall'Agenzia delle Dogane: nel bimestre luglio-agosto 2026, ossia i primi due mesi di applicazione del prelievo transitorio di tre euro, le importazioni italiane di spedizioni extra-comunitarie con valore intrinseco fino a 150 euro sono crollate di circa il 39% rispetto a maggio-giugno, mentre nello stesso periodo l'imposta ha generato un gettito di circa 83 milioni di euro. Ha fornito questi numeri il direttore generale Roberto Alesse in un'intervista al Sole 24 Ore. L'importo medio pagato su ogni spedizione è di 8,66 euro, quasi il triplo della tariffa nominale. La differenza nasce dal fatto che il prelievo si moltiplica per le diverse voci doganali presenti nel pacco. Il valore medio della merce dichiarata resta intorno ai 29 euro, senza variazioni di rilievo dopo il primo luglio, quindi il dazio pesa in media per quasi un terzo del valore dei beni spediti.

La flessione dei volumi era però cominciata prima dell'entrata in vigore del dazio. Tra gennaio e agosto 2026 le importazioni di pacchi di modico valore risultano in calo di circa il 32% rispetto allo stesso periodo del 2025, mentre la contrazione estiva del 39% è misurata sui due mesi immediatamente precedenti. Alesse accosta il risultato italiano a quello rilevato oltralpe, dove le Autorità hanno stimato nelle prime settimane una riduzione delle importazioni dalla Cina tra il 30% e il 40%. Nei controlli, l'Agenzia non vede il rischio maggiore nella corretta rappresentazione delle merci. Il caso tipico è l'accorpamento sotto un'unica voce tariffaria di articoli che andrebbero classificati in modo diverso, con l'effetto di ridurre il dazio dovuto. Per intercettarlo l'Adm affianca ai sistemi di analisi del rischio nuovi algoritmi dedicati alla ricerca di anomalie e ricorrenze, oltre a strumenti d'intelligenza artificiale come Autentica, sviluppato con Sogei contro la contraffazione. Spostare lo sdoganamento in un altro Stato membro non serve ad aggirare il prelievo, che è identico in tutta l'Unione. Le nuove regole toccano anche i resi: la dichiarazione d'importazione non può più essere invalidata, e le piattaforme perdono così la possibilità di ottenere il rimborso dei dazi versati. Sugli effetti di questa stretta l'Agenzia ammette di non avere ancora dati.

Sono proprio i numeri delle Dogane a sostenere la presa di posizione diffusa il 18 settembre da Confetra. La confederazione del trasporto ha accolto con favore il rinvio al 1° dicembre del contributo nazionale di 2 euro per spedizione, deciso dal Governo due giorni prima. Secondo Confetra, la contrazione del 39% conferma le analisi condotte negli ultimi mesi sui flussi e dimostra che le misure unionali stanno già producendo effetti.

Rispetto alle prese di posizione precedenti, Confetra lega ora il rinvio a un cambiamento del modello distributivo che considera già in atto: "Il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni dirette al consumatore finale sta progressivamente evolvendo verso sistemi più organizzati ed efficienti, fondati sul consolidamento delle partite merceologiche, sull'apertura di magazzini e hub logistici in Europa e su una gestione sempre più integrata delle catene distributive", ha spiegato il presidente De Ruvo, aggiungendo che il rinvio dell'imposta italiana evita di aggiungere incertezza "in una fase già caratterizzata da importanti cambiamenti del mercato".

La richiesta di Confetra resta la stessa: "In vista dell'entrata in vigore della handling fee europea, è necessario superare definitivamente la misura nazionale, evitando sovrapposizioni regolatorie penalizzanti per gli operatori italiani con conseguente deviazione dei traffici verso altri hub europei". La riforma del Codice Doganale dell'Unione, approvata dal Consiglio il 3 settembre e attesa ora al voto del Parlamento Europeo, impone agli Stati membri di applicare la tassa di gestione europea entro il 1° novembre 2026. L'importo sarà fissato dalla Commissione Europea. Con il calendario deciso dal Governo, il contributo italiano scatterebbe quindi un mese dopo quel termine, mentre il dazio transitorio di 3 euro resterà in vigore fino al 1° luglio 2028.

DL CARBURANTI, CONFETRA: “PROROGARE IL CREDITO D’IMPOSTA FINO A GIUGNO 2027”

<https://www.primapaginaneews.it/adi-news/dl-carburanti-confetra-prorogare-il-credito-dimposta-fino-a-giugno-2027-15506/>

DL Carburanti, Confetra: “Prorogare il credito d’imposta fino a Giugno 2027” – Roma, 22 settembre 2026 – (PPN ADI). “Alla luce dell’importanza del credito di imposta riteniamo opportuno intervenire sui termini di fruizione del beneficio. Il credito di imposta, infatti, può essere utilizzato esclusivamente dopo la conclusione dell’iter amministrativo. Il rischio concreto è che una parte delle imprese beneficiarie non riuscirebbe a utilizzare integralmente il credito spettante per ragioni procedurali. Per tali ragioni riteniamo necessario prevedere una proroga del termine di utilizzo del credito almeno fino al 30 giugno 2027”. Lo ha detto Pierpaolo Greco, consulente presso l’ufficio monitoraggio legislativo di Confetra, in audizione in commissione Ambiente del Senato sul disegno di legge 2029, di conversione del decreto legge 157 del 2026 su prezzi dei carburanti e attività energetiche strategiche.