

Relazione del Presidente Confetra
Carlo De Ruvo

Assemblea Pubblica 2026

80 anni in movimento

Una storia che guarda al futuro

Roma, 26 Febbraio 2026

La presente relazione è stata chiusa per la stampa in data 19 febbraio 2026,
tutti i dati e gli aggiornamenti riportati fanno riferimento a tale data.

Signore e Signori,

Autorità, Rappresentanti delle Istituzioni e delle Parti Sociali,

benvenuti all'Assemblea celebrativa degli ottanta anni di Confetra.

80 anni in movimento. 80 anni di storia italiana della logistica, dei trasporti e delle spedizioni.

Una storia fatta di persone e dalle persone, donne e uomini che hanno costruito imprese, lavoro, attività.

Persone e imprese che hanno consentito alle merci di giungere nelle case degli italiani, sugli scaffali dei negozi e dei supermercati, presso le imprese manifatturiere italiane e di raggiungere i mercati esteri.

Grazie alla logistica, ai trasporti e alle spedizioni si muove l'economia italiana: senza sarebbe impossibile.

Sono 80 anni che consentiamo alle persone di ricevere i loro beni. 80 anni che consentiamo alle imprese italiane di approvvigionarsi delle merci di cui hanno bisogno e di esportare i loro prodotti nel mondo. Sono 80 anni che muoviamo l'economia italiana.

Confetra nasce nell'immediato dopoguerra, insieme ad altre rilevanti realtà associative, con l'obiettivo di sostenere il settore in una fase particolarmente delicata della storia economica del Paese, antecedente al boom economico, e di accompagnarne lo sviluppo nel corso dei decenni successivi. Oggi, come ottant'anni fa, si avverte con forza la necessità di rilanciare l'associazionismo quale strumento fondamentale di rappresentanza e di impulso alla crescita economica, capace di sostenere le imprese nelle nuove sfide del contesto nazionale e internazionale.

Lo diciamo con fierezza e riconoscenza per conto di tutti coloro che hanno costruito passo dopo passo la storia della logistica, dei trasporti e delle spedizioni in Italia. Con una professionalità e capacità che ci viene riconosciuta in tutto il mondo.

Il nostro settore vale circa il 9% del PIL e dà lavoro ad oltre un milione di persone.

Per comprenderne appieno la rilevanza — e forse anche per evidenziare la limitata attenzione che gli viene riservata in rapporto al suo peso economico — si consideri che il sistema moda rappresenta circa il 5% del PIL nazionale. Si tratta di un comparto di eccellenza, riconosciuto e ammirato a livello internazionale, al quale i mass media, la politica e l'opinione pubblica dedicano, giustamente, ampia considerazione. È opportuno che sia così; tuttavia, appare significativo rilevare come il settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni contribuisca in misura quasi

doppia all'economia nazionale, pur ricevendo un livello di attenzione sensibilmente inferiore rispetto alla sua effettiva incidenza economica e strategica.

Ma il valore del nostro settore non è rappresentato solo dal contributo percentuale che offriamo al PIL. Noi consentiamo al sistema economico nazionale di generare valore, ne siamo il motore e contribuiamo alla sua competitività. In virtù del nostro ruolo trasversale, generiamo un effetto moltiplicatore sull'economia: ogni milione di euro investito nella logistica attiva 2,1 milioni di euro di produzione complessiva aggiuntiva, tra impatti diretti e indiretti¹.

Lo dico con orgoglio in rappresentanza dei tanti imprenditori, imprenditrici, managers, lavoratrici e lavoratori oggi presenti qui o impegnati nei loro uffici, nei magazzini, sulla strada, sulla rete ferroviaria, nei porti, negli interporti e negli aeroporti e in rappresentanza di tutti coloro che in questi 80 anni hanno costruito la storia del nostro settore, che è anche la storia dell'Italia.

Confetra da 80 anni rappresenta questo mondo in movimento, un movimento che è anche promessa di rilancio per i prossimi 80 anni.

Oggi intendiamo affermare — e ricordare a noi stessi — che, pur in presenza di criticità e senza indulgere in facili autocelebrazioni, il sistema logistico, dei trasporti e delle spedizioni in Italia funziona.

Le merci circolano e raggiungono le loro destinazioni a costi competitivi grazie all'impegno delle imprese del settore e al lavoro quotidiano delle lavoratrici e dei lavoratori.

A questo risultato contribuiscono anche le Amministrazioni Pubbliche, che permettono di rendere più fluidi i flussi delle merci e di gestire gli adempimenti amministrativi in tempi rapidi.

Le criticità esistono, ma non siamo meno capaci di altri Paesi europei che spesso risultano semplicemente più abili nel raccontarsi e nel celare le proprie inefficienze.

Riconosciamolo con chiarezza: il sistema funziona nonostante i colli di bottiglia e le difficoltà ancora presenti, che siamo tutti chiamati ad affrontare. Solo attraverso un lavoro condiviso è possibile superare i problemi e migliorare ulteriormente.

Non dobbiamo dimenticare che solo qualche anno fa la realizzazione di molte opere infrastrutturali era messa in forte discussione con il rischio di impatti negativi sui trasporti e sull'economia nazionale. Oggi, anche grazie ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), stiamo assistendo ad una stagione di realizzazioni di grandi opere, ferroviarie e stradali, che non si vedevano dal dopoguerra. Senza tralasciare l'ingente piano di manutenzioni della rete esistente che era ormai indifferibile. Tutto questo entro alcuni anni darà al nostro Paese un volto nuovo: infrastrutture sicure, collegamenti migliori attraverso le Alpi e nuove connessioni da e per i porti. Guardate

¹ Cassa Depositi e Prestiti, *La nuova via della logistica: sfide e opportunità*, febbraio 2026.

non è scontato e occorre vigilare tutti insieme affinché quanto deciso venga completato e venga fatto nei tempi programmati.

SCENARIO MACROECONOMICO

La situazione economica europea e italiana è complessa; in Italia nel 2025 la crescita è stata dello 0,7%² in linea con il 2024 e con previsioni di una leggera accelerazione per il 2026 e questo grazie agli investimenti attivati dal PNRR, i cui effetti sul PIL sono stati stimati in un +0,8% nel 2025 e un +0,6% nel 2026. Senza il PNRR nel 2025 si sarebbe registrata una variazione del -0,3%³. Segnali positivi vengono dall'andamento del mercato del lavoro, con un tasso di disoccupazione ridotto al 5,6%⁴, tasso che però aumenta al diminuire dell'età. In tal senso ci sono tre fenomeni che richiedono grande attenzione: l'aumento del tasso di inattività; il tasso di disoccupazione giovanile e la fuga dei giovani. Negli ultimi 14 anni circa 630 mila ragazzi hanno abbandonato l'Italia con un costo per il nostro Paese di 160 miliardi di euro; nel triennio 2022-24, con l'emigrazione che è ripresa a ritmi elevati e con il picco della quota di laureati, il valore del capitale umano uscito è stato di 16 miliardi annui⁵. Questa è un'emergenza nazionale perché riguarda il futuro del nostro Paese e deve essere affrontata comprendendone le motivazioni e proponendo soluzioni.

La produzione industriale continua a manifestare un andamento complessivo regressivo, condizionata in particolare dal perdurante calo dell'automotive, ma sembra dare i primi segnali di ripresa trainati dai settori farmaceutico (+23,8), altre industrie manifatturiere (+9,3%) e metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (+7,4%)⁶.

Nel 2025 i consumi privati hanno registrato una leggera crescita e la dinamica degli investimenti ha registrato un rafforzamento.

Strettamente connesso all'andamento economico dell'Italia è il costo dell'energia, che risulta quasi il 30%⁷ più elevato rispetto alla media europea, la quale a sua volta registra prezzi superiori rispetto a Cina e Stati Uniti. Tale situazione rappresenta un elemento che compromette la competitività del nostro Paese. È necessario elaborare un piano a lungo termine che affronti in maniera integrata le questioni relative alla dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili, alle reti di distribuzione e alla loro digitalizzazione, nonché agli impianti di accumulo energetico. Il recente provvedimento approvato dal Consiglio dei Ministri è una prima risposta a questa emergenza, ma occorrerà verificarne il reale impatto e soprattutto non risolve in maniera strutturale il problema.

² Istat, *Stima preliminare del Pil – IV trimestre 2025*, gennaio 2026.

³ Centro Studi Confindustria, *Investimenti per muovere l'Italia*, autunno 2025.

⁴ Istat, *Occupati e disoccupati (dati provvisori) - Dicembre 2025*, gennaio 2026.

⁵ CNEL, *Rapporto "L'attrattività dell'Italia per i giovani dei paesi avanzati"*, ottobre 2025.

⁶ Istat, *Produzione industriale - Dicembre 2025*, febbraio 2026.

⁷ Confindustria, *Energia, il divario che pesa sulla competitività: in Italia le bollette più alte d'Europa*, novembre 2025.

EXPORT E COMPETITIVITÀ

In questo quadro di incertezza, guardiamo al futuro con realistico ottimismo, che deriva dalle migliaia di imprese italiane che si fanno valere sui mercati internazionali e dagli accordi commerciali che l'Unione Europea ha sottoscritto con il Mercosur e l'India. L'export nel 2025 si stima abbia superato i 640 mld di euro, circa il 33% del PIL, contribuendo alla crescita economica del nostro Paese e interessando 120mila imprese esportatrici che impiegano circa 4,3 milioni di addetti⁸. L'Italia è il quarto Paese esportatore alle spalle di Cina, Stati Uniti e Germania ed è il primo al mondo nel presidiare circa 3.000 nicchie di mercato grazie al dinamismo e intraprendenza del tessuto produttivo. I 100 principali prodotti di esportazione italiani rappresentano solo il 40% dell'export: ciò consente all'Italia di reagire bene alle turbolenze e a raggiungere nuovi mercati di sbocco.

La resilienza dimostrata è però anche frutto del nostro tessuto produttivo composto essenzialmente da piccole e medie imprese, elemento che da un lato è un punto di forza ma che rappresenta al contempo una debolezza soprattutto in termini di produttività. Sappiamo, infatti, che oggi più che mai la competitività di un paese passa per la sua produttività e questa è strettamente connessa alla dimensione aziendale e agli investimenti in innovazione, in ricerca e sviluppo e in formazione. Per questo abbiamo accolto con favore le misure della legge di Bilancio sull'iperammortamento ma bisogna fare di più per favorire le aggregazioni di imprese e il passaggio generazionale, sia a livello familiare che imprenditoriale.

La posizione conquistata come Paese esportatore è un grande risultato ma non è un dato acquisito e definitivo: occorre guadagnarselo anno dopo anno, giorno dopo giorno. Fare impresa nel nostro Paese è difficile. Secondo il Global Business Complexity Index nel 2025 l'Italia è il terzo Paese europeo e il settimo al mondo (era ottavo nel 2024)⁹ dove è più complesso fare impresa. L'Italia nel 2024 si è collocata al 17° posto a livello mondiale della classifica Unctad sull'attrattività degli investimenti, in calo rispetto al 12° del 2023 alle spalle di Francia (12°) e Spagna (13°), mentre nel 2025, in base al GAI di TEHA¹⁰, si trova al 16° posto in salita rispetto al 2024. Tutto ciò dimostra le potenzialità del nostro Paese ma anche la necessità di lavorare per superare quegli ostacoli che disincentivano gli investimenti esteri, a partire dalla semplificazione normativa, dalla riduzione dei costi dell'energia, dall'incentivazione degli investimenti in innovazione, ricerca e sviluppo, fino alla promozione della trasparenza e della meritocrazia e al rafforzamento del sistema di istruzione e formazione. Senza dimenticare i necessari interventi per abbattere le barriere concorrenziali in settori chiave per il Paese e le rendite di posizione.

⁸ SACE, *FOCUS ON Italy*, gennaio 2026.

⁹ TMF Group, *Global Business Complexity Index*, 2025.

¹⁰ TEHA Group, *Global Attractiveness Index*, 2025.

QUADRO NORMATIVO, CERTEZZA DEL DIRITTO E CONTESTO REGOLATORIO

Il tema della giustizia è centrale: è indispensabile dare certezze accorciando i tempi dei processi, sono necessarie iniziative volte alla deflazione del contenzioso. È essenziale operare in sinergia, coinvolgendo la Pubblica Amministrazione e l'Ispettorato del Lavoro, affinché possano essere raccolti i benefici che provengono dall'attuazione delle norme stabilite dalla contrattazione collettiva. Le imprese non possono operare in un contesto in cui dopo anni ricevono contestazioni e sanzioni. Attenzione non si chiede impunità ma un quadro regolatorio e giuridico chiaro che eviti, dopo anni dalla chiusura degli esercizi economici, contenziosi dall'esito incerto che mettono a rischio il brand aziendale. Altrimenti le aziende non vengono in Italia e quelle che ci sono scappano o non investono più. Guardate non è un rischio remoto, sta già avvenendo.

Su tale questione lancio fin da ora una iniziativa volta a fare chiarezza legislativa in merito all'utilizzo di *devices* nella logistica: parliamo di palmari o cellulari, ossia strumenti che tutti utilizziamo quotidianamente. Nello svolgimento dell'attività d'impresa, rispetto anche solo a 20 anni fa, il mondo della logistica è profondamente cambiato. Oggi tutti utilizziamo APP di terzi, questo avviene anche nella logistica. Il semplice utilizzo di una APP o di un *device* non può essere più considerato come elemento che denota di per sé un rapporto di subordinazione: è una necessità organizzativa imprescindibile in relazione all'enorme quantità di merci che ogni giorno le nostre imprese movimentano e distribuiscono e contribuisce al contempo allo scambio di informazioni fra mittente, destinatario e operatore logistico. È un elemento centrale per garantire la qualità del servizio che oggi gli utenti richiedono: il flusso delle informazioni è, forse, oggi più importante del flusso fisico delle merci. Proprio per questo, avvalendoci del supporto autorevole del prof. Ichino, ci siamo fatti promotori di una proposta normativa volta a chiarire il confine tra utilizzo legittimo e non dei *devices*. Ovviamente, come è nella nostra natura, siamo pronti a discuterne anche con le organizzazioni sindacali al fine di trovare, insieme, la soluzione più equilibrata.

Lavoriamo per nuove regole al passo con i tempi moderni perché oggi nella logistica c'è grande confusione e allarmismo con impatti negativi sul settore.

Ribadiamo che non chiediamo di limitare i controlli, anzi, questi sono benvenuti per garantire una competizione sana e uniforme. Vogliamo, però, che aumenti la produttività del lavoro in Italia e questa passa per una maggiore diffusione delle tecnologie: siamo l'unico Paese che rischia di proibire, nei fatti, le innovazioni tecnologiche nella logistica.

IL TRASPORTO AEREO – IL PIANO NAZIONALE AEROPORTI

Stiamo lavorando a molte iniziative e ne sono prova i lavori del Piano Nazionale Aeroporti (PNA) che è un modello di lavoro congiunto tra politica, amministrazione pubblica e mondo delle imprese che ha portato alla redazione di un documento condiviso. Il PNA è uno strumento necessario sia per orientare i gestori aeroportuali e gli attori della filiera del cargo aereo sia per efficientare l'operatività del comparto anche attraverso il rafforzamento della digitalizzazione dei processi. Pertanto, in un recente incontro con il Vice Ministro Rixi, abbiamo accolto con favore l'imminenza del relativo provvedimento, e abbiamo evidenziato la necessità che esso non resti una enunciazione di buoni propositi ma trovi una reale e pratica attuazione. Lo chiediamo al Ministro Salvini e al Vice Ministro Rixi, senza dimenticare un doveroso ringraziamento all'Onorevole Bignami che ha dato avvio a questo lavoro.

Quanto detto assume ancor più coerenza in questo periodo di cambiamenti geopolitici e crisi globali che hanno portato il trasporto aereo delle merci ad assumere un ruolo sempre più strategico per l'Italia sia per la resilienza dimostrata, garantendo la continuità delle catene di approvvigionamento e gli scambi internazionali, sia per il ruolo svolto nell'e-commerce che per la tipologia di merci trasportate - il valore della merce trasportata extra UE rappresenta oltre il 25% del totale nonostante un volume che è meno dell'1%¹¹.

È questo un settore centrale per l'economia nazionale: nel 2025 gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 1.270.000 tonnellate di merce, registrando un incremento dell'1,7% rispetto al 2024¹². Rispetto al 2019 il traffico merci nei primi due hub nazionali – Milano Malpensa e Roma Fiumicino – è cresciuto rispettivamente del 37% e del 41%; anche il traffico passeggeri è aumentato seppur con percentuali minori. L'altra faccia della medaglia è che le infrastrutture aeroportuali sono vicine alla saturazione e per continuare a migliorarne le performances sono necessari un quadro di riferimento normativo e dei piani di sviluppo certi che consentano agli operatori di continuare ad investire contribuendo così alla competitività a livello europeo e nazionale del nostro Paese. Non servono nuovi aeroporti ma aeroporti che si sviluppino e che diventano sempre più performanti. Per perseguire questi obiettivi riteniamo necessario incentivare lo sviluppo di piattaforme informatiche di scambio dati, una è operativa a Malpensa – ma deve essere ulteriormente implementata e resa cogente – e altre sono in fase di studio a Fiumicino e in ulteriori aeroporti di rilevanza nazionale.

¹¹ Istat, *Coeweb*.

¹² Assaeroporti, *Dati di traffico gennaio-dicembre 2025*.

IL TRASPORTO MARITTIMO – LA RIFORMA PORTUALE

Stiamo seguendo i lavori sulla riforma dei porti. Il settore marittimo portuale sta vivendo una fase contraddittoria, le cui conseguenze si stanno concentrando nel Mediterraneo. Grazie alla resilienza del sistema logistico si continua a registrare un'apprezzabile crescita globale dei traffici, seppure lungo rotte diverse. Nel 2025 si stima che 12,8 miliardi di tonnellate siano state trasportate via mare, registrando una crescita del 4,8% del traffico container (TEU) rispetto al 2024. In Italia nei primi sei mesi del 2025, si sono registrati incrementi dell'1,2% di tonnellate di merci e del 7,5% di TEU¹³. I porti rivestono pertanto un ruolo sempre più strategico per la logistica nazionale e per la competitività internazionale dell'Italia, soprattutto alla luce dei cambiamenti geopolitici ed economici. Per uno sviluppo efficace del sistema portuale è da tempo condivisa dal mondo confederale la necessità di rafforzare la governance centrale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), attribuendogli maggiori poteri di indirizzo, coordinamento e vigilanza. È quindi apprezzabile l'obiettivo della bozza di disegno di legge di riforma portuale della legge 84/94 di centralizzare le decisioni strategiche sugli investimenti infrastrutturali e semplificare i processi autorizzativi. Tuttavia, desta preoccupazione il rischio di un'eccessiva concentrazione di poteri nella nuova società Porti d'Italia S.p.A., che potrebbe ridurre l'autonomia delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), le cui decisioni devono tener conto delle specificità territoriali. Ulteriore elemento critico è la natura di Porti d'Italia S.p.A.: è necessario che rimanga interamente pubblica, poiché anche una cessione minoritaria potrebbe introdurre interessi non allineati a quelli nazionali in un settore strategico. Tale società, inoltre, non deve comportare maggiori oneri per le imprese. È auspicabile un coordinamento efficace tra i vari livelli istituzionali, evitando sovrapposizioni operative e garantendo un coinvolgimento effettivo e uniforme degli operatori tramite le rappresentanze di categoria. Si evidenzia la necessità di una profonda revisione degli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare, attribuendo alle associazioni di categoria un ruolo decisionale e non solo consultivo, soprattutto nella pianificazione strategica dei porti (Piano Regolatore Portuale e Piano Operativo Triennale).

Chiediamo poi, di inserire nella riforma l'obbligo di dotare i porti di una Carta dei Servizi, sulla falsariga di quanto avviene per gli aeroporti, strumento essenziale per monitorare e migliorare le performance operative, la qualità dei servizi e la gestione delle inefficienze, inclusa la congestione.

¹³ Assoport, SRM, *Port Infographics UPDATE 2025*.

IL TRASPORTO FERROVIARIO

Seguiamo con attenzione il settore del cargo ferroviario che risulta essere quello maggiormente in sofferenza. Nel 2025 si stima una flessione del 3,5% di treni/km rispetto al 2024 e dell'8,4% rispetto al 2021¹⁴, nonostante gli obiettivi europei di trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla ferrovia prevedano lo spostamento del 30% dei traffici oltre i 300 km entro il 2030 e del 50% entro il 2050.

Questo settore sta manifestando tutte le sue fragilità, perché se da un lato dovrebbe avere un ruolo centrale grazie alle sempre più rigorose politiche ambientali europee dall'altro si trova ad affrontare una vera e propria combinazione di circostanze avverse caratterizzate da: interruzioni della circolazione dovute ai cantieri del PNRR; riduzioni dei servizi per le manutenzioni dei valichi alpini; eventi climatici estremi; contrazione dell'export europeo e debolezza della domanda interna.

Negli ultimi anni sono stati introdotti strumenti di incentivazione che hanno sostenuto efficacemente lo sviluppo del cargo ferroviario, in particolare il Ferrobonus, volto a favorire il trasporto intermodale e trasbordato, e la riduzione del costo del pedaggio ferroviario merci, inizialmente prevista per il Mezzogiorno e successivamente estesa a livello nazionale.

Sosteniamo da tempo la necessità di rendere strutturali tali incentivi, attualmente finanziati fino al 2027, poiché essenziali per mantenere la competitività del trasporto ferroviario delle merci in un contesto di crescita dei costi operativi.

Ci siamo fatti promotori di una proposta normativa volta ad aiutare le imprese ferroviarie merci private a superare i prossimi due anni, che saranno estremamente difficili a causa delle giuste manutenzioni ferroviarie. Si tratta di un provvedimento che stanzierebbe 30 milioni di euro all'anno per sopperire ad una contrazione di traffico e fatturato importante e che consentirebbe alle imprese di essere, al termine di questa stagione, in grado di rispondere alle esigenze del mercato.

Abbiamo accolto con favore l'autorizzazione da parte della Commissione Europea della misura a favore degli incentivi per la manovra ferroviaria merci nei porti. Tale misura, prevista nella legge di Bilancio 2025, è destinata agli operatori che svolgono servizi ferroviari di manovra e di ultimo miglio all'interno dei porti, in un momento di calo dei volumi ferroviari portuali e di forte pressione sulla capacità di rete dovuta a lavori collegati al PNRR. I fondi autorizzati dalla Commissione sono pari a 6 milioni di euro annui per 5 anni con un limite di 500 mila euro per AdSP, cifre non sufficienti ma che vanno nella giusta direzione e auspichiamo che il loro utilizzo mostri la necessità di proseguire in tale direzione.

¹⁴ Fermerci, Dati presentati nel corso della quarta edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum di Rapallo.

L'AUTOTRASPORTO

L'autotrasporto è l'ultimo anello della catena logistica ma certamente non il meno importante: l'88% della "merce terrestre" viaggia su gomma, parliamo di 1,11 miliardi di tonnellate l'anno¹⁵. Spesso, è l'elemento più debole per cui fa bene il Governo ad ascoltarlo con particolare attenzione. Condividiamo le criticità che vanno affrontate e risolte con tutti gli attori della filiera in modo che si evitino contrapposizioni. Un esempio è la recente norma dedicata ai tempi di carico e scarico che ha recepito le richieste dell'autotrasporto ma generando un dibattito applicativo, giusto o sbagliato che sia, che nasce proprio dal mancato coinvolgimento della filiera e, forse, dall'eccessiva semplificazione, prevedendo un'unica disciplina per tante situazioni diverse. Occorre dare il giusto riconoscimento economico per i tempi di attesa dell'autotrasporto ma condividendone le modalità.

Ad oggi siamo in attesa dell'approvazione definitiva del disegno di legge di conversione del decreto legge c.d. Milleproroghe che, con nostra soddisfazione, ha accolto le richieste di Confetra relative alle proroghe in favore del comparto dei trasporti eccezionali. Pertanto l'efficacia delle Linee guida sui trasporti eccezionali previste dal DM MIT 28 luglio 2022 è stata sospesa¹⁶ e sarà vincolata alla piena operatività dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche¹⁷ ed è stato posticipato al 30 giugno 2027 il termine entro cui il tavolo tecnico sui trasporti eccezionali istituito presso il MIT dovrà definire il Piano nazionale dei trasporti eccezionali che individuerà i corridoi stradali dedicati per collegare aree industriali e principali poli logistici.

Auspichiamo, poi, che la richiesta di istituire nell'Albo degli autotrasportatori una sezione speciale per i traslocatori, così come previsto dalla normativa istitutiva dell'Albo stesso, venga accolta e riprenda il confronto con il MIT per giungere a una soluzione condivisa. L'attività di trasloco richiede, infatti, un'elevata specializzazione, poiché comprende non solo il trasporto delle merci, ma anche fasi di programmazione e sopralluogo, l'impiego di personale qualificato, mezzi e attrezzature dedicate, nonché complesse attività amministrative, incluse autorizzazioni, pratiche doganali e procedure specifiche per beni artistici e culturali.

¹⁵ Dati Eurostat.

¹⁶ Non si potrà in ogni caso andare oltre il 31 dicembre 2027.

¹⁷ L'AINOP è stato istituito nel 2018 dal c.d. DL Genova e, con il c.d. DL Infrastrutture, gli sono state assegnate anche funzioni di pianificazione, validazione e monitoraggio dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità.

MERCATO DEL LAVORO E FABBISOGNI PROFESSIONALI NEL SETTORE LOGISTICO

Il settore della logistica, del trasporto e della spedizione merci è fortemente labour intensive e da tempo registriamo una grave carenza di personale: addetti ai magazzini, alle attività tecniche, amministrative e commerciali, alla gestione dei traffici marittimi, aerei, terrestri e intermodali, alle spedizioni internazionali e alle operazioni di trasloco. Particolarmente critica è la situazione degli autisti: secondo Unioncamere in Italia ne mancano circa 35 mila. Le cause principali sono la scarsa attrattività della professione, gli elevati costi per ottenere le abilitazioni (patente C, estensione E e CQC, che possono arrivare fino a 5.000 euro), i lunghi tempi di attesa per carico e scarico, l'assenza prolungata da casa e il problema del ricambio generazionale, in Italia il 45% degli autisti ha più di 55 anni e si prevede che entro il 2029 ben il 20% andrà in pensione¹⁸. Questa situazione rappresenta una minaccia per le imprese di autotrasporto e per l'intera catena logistica nazionale.

Per contrastare il fenomeno, è necessario migliorare la conoscenza della professione tra i giovani, anche alla luce della digitalizzazione del settore, coinvolgendo scuole professionali, Istituti Tecnici e ITS con percorsi dedicati al conseguimento della patente C e della CQC. Senza dimenticare la revisione della normativa sull'immigrazione, attualmente insufficiente a colmare i vuoti occupazionali interni.

Sono necessarie misure strutturali e tempestive per ottenere effetti positivi nel medio termine.

Un altro ambito in cui si registra una grave e persistente carenza di personale, in particolare di medici e veterinari, riguarda i controlli sulle merci in ingresso nei porti e aeroporti italiani. Ciò causa ritardi cronici nello sdoganamento, aumento dei costi logistici, perdita di competitività delle imprese e rischi economici per intere filiere. Porti strategici come Genova risultano particolarmente penalizzati. Pur riconoscendo l'impegno del Ministero della Salute - col quale collaboriamo stabilmente da anni con un tavolo tecnico - che ha avviato i concorsi, la situazione resta insostenibile a causa di una carenza strutturale di risorse umane e della difficoltà della Pubblica Amministrazione ad attrarre personale qualificato per via di retribuzioni non competitive. L'urgenza impone interventi immediati e straordinari, in attesa di soluzioni strutturali indispensabili.

Attenzione perché questi disagi hanno spostato dei traffici, anche di prodotti destinati al mercato italiano, verso altri Paesi e si fa fatica a riportarli in Italia.

¹⁸ IRU, *Global Truck Driver Shortage Report 2024*.

IL SISTEMA DOGANALE E LA RIFORMA DEL CODICE DOGANALE UNIONALE

Abbiamo una collaborazione produttiva e continua con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Attraverso un dialogo costante si affrontano le sfide di un mondo che richiede sempre più velocità e certezze. Seguiamo con grande attenzione la riforma del Codice Doganale Unionale che modificherà il nostro modo di lavorare e di spedire le merci. Il centro unico dei controlli e la nascita di una nuova figura, il *Trust & Check*, devono trovare la giusta definizione per non penalizzare il tessuto produttivo italiano fatto di tante medie e piccole aziende.

La proposta di riforma, come formulata attualmente, anche se prevede il mantenimento dell'AEO, tuttavia, propende verso la nuova figura del *Trust & Check*. Questo determina, di fatto, un rischio concreto di svuotamento operativo e funzionale dell'AEO, che da oltre un decennio rappresenta uno dei pilastri del sistema doganale europeo e uno strumento fondamentale di compliance per le imprese italiane, in particolare per le PMI.

Pertanto, apprezziamo gli sforzi che l'Italia sta compiendo per garantire il mantenimento della figura dell'Operatore Economico Autorizzato (AEO), un ruolo fondamentale per il commercio internazionale e la sicurezza delle operazioni doganali. È cruciale, infatti, che questa figura non venga marginalizzata, ma venga valorizzata al fine di preservare la competitività e l'efficienza del nostro sistema economico. Lavoriamo tutti insieme, noi con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Governo italiano affinché si mantenga la centralità della figura dell'AEO.

Siamo consapevoli che l'attuazione della riforma del Codice Doganale Unionale debba essere gestita con grande attenzione, considerando gli equilibri delicati che essa comporta.

Tuttavia, un ulteriore tema che rimane aperto e che merita una riflessione approfondita riguarda le sanzioni. Questo aspetto può, infatti, rappresentare un potenziale punto di distorsione nella concorrenza internazionale, soprattutto se i sistemi sanzionatori non sono uniformi a livello europeo. La necessità di sanzioni armonizzate tra i diversi Stati membri è quindi di fondamentale importanza. Se in alcuni Paesi le sanzioni saranno meno stringenti, ciò potrebbe comportare il rischio di spostamento di traffico commerciale verso questi Stati, generando distorsione concorrenziale. È essenziale che l'Italia continui a presidiare questa questione, affinché il nostro Paese non subisca danni economici e non perda traffico commerciale a favore di Paesi con sistemi sanzionatori più miti.

Appoggiamo convintamente la decisione dell'Italia, e di Roma in particolare, a candidarsi quale sede dell'Autorità Doganale dell'Unione Europea.

HANDLING FEE E IMPATTI SULLA COMPETITIVITÀ LOGISTICA

Un tema a noi caro è quello dell'introduzione con la manovra di Bilancio 2026 della c.d. *Handling fee* di due euro sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro su cui abbiamo espresso forte contrarietà, ritenendola inefficace rispetto agli obiettivi di tutela del sistema produttivo nazionale e dannosa nei confronti del sistema logistico nazionale. La misura ha determinato una deviazione dei flussi logistici verso altri Paesi europei, con conseguente penalizzazione degli hub italiani, aumento del trasporto su gomma e impatti negativi su traffico e ambiente. Gli effetti negativi sono evidenti sul sistema aeroportuale, in particolare sullo scalo di Malpensa, con una significativa riduzione dei voli e dei traffici.

Interventi di questo tipo, se non coordinati a livello europeo, risultano inefficaci e dannosi per il sistema logistico e produttivo nazionale. Abbiamo pertanto proposto un rinvio dell'entrata in vigore della misura all'1 luglio 2026 per poi uniformarla con le iniziative europee.

Tali misure dovrebbero essere precedute da un'approfondita analisi di impatto per valutarne gli effetti sull'economia, sul sistema produttivo e sulla filiera logistica, individuando possibili criticità e distorsioni. È inoltre essenziale accompagnare questo processo con un confronto strutturato con le associazioni di categoria di riferimento e gli stakeholder, così da adottare decisioni condivise, coerenti con le esigenze del tessuto economico e sostenibili sotto il profilo occupazionale, ambientale e infrastrutturale.

FINANZIAMENTO DELLE AUTORITÀ INDIPENDENTI E PERIMETRO DI COMPETENZA

Centrale per noi è il perimetro regolatorio e della contribuzione alle Authority e segnatamente all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e all'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni (AGCOM), oggetto di numerosi ricorsi al TAR. Più in generale è necessario affrontare il tema del finanziamento delle Authority, incluso quello all'AGCOM, alla luce dei rilevanti avanzi di gestione e della mancanza di una chiara programmazione delle attività regolatorie da finanziare e della scarsa chiarezza in relazione alle attività di regolazione dei singoli settori.

Abbiamo più volte evidenziato le criticità del sistema di contribuzione imposto alle imprese dall'ART e dall'AGCOM, ritenuto eccessivamente oneroso, non comparabile con quello degli altri Paesi UE e tale da determinare una penalizzazione competitiva per le imprese italiane, scoraggiando anche gli investimenti esteri. Basti dire che nel 2024 le aziende nazionali, soggette a contribuzione, hanno versato ad ART, AGCOM e AGCM (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) oltre 220 milioni di

euro¹⁹, importo che si configura, di fatto, come un'ulteriore tassa a carico delle imprese.

I contributi, finalizzati al finanziamento delle Authority, gravano esclusivamente sulle imprese, sono calcolati in percentuale sul fatturato e possono cumularsi tra più Autorità, anche in assenza di una regolazione diretta. Manca inoltre una normativa omogenea e trasparente sui criteri contabili adottati, necessaria a garantire proporzionalità e contenimento dei costi. Non siamo contrari alle Authority che possono svolgere un ruolo regolatorio importante per il Paese ma occorre definire la contribuzione in maniera precisa, condivisa e non penalizzante per alcune categorie di imprese.

Chiediamo una revisione del perimetro di competenza dell'ART, ritenendo non giustificata l'imposizione di contributi a settori già liberalizzati come logistica e spedizioni. Abbiamo più volte chiesto l'attuazione dell'ordine del giorno approvato durante l'iter parlamentare di conversione in legge del DL Asset²⁰ volto a escludere tali attività dalla competenza dell'ART e la definizione di una soluzione normativa condivisa che chiuda definitivamente le annualità pregresse ancora contestate.

In merito ad AGCOM, pur apprezzando la recente abolizione del Fondo di compensazione del Servizio Universale, abbiamo già espresso in sede di discussione di legge di Bilancio 2026 una forte contrarietà alla disposizione che, nonostante noi chiedessimo una riduzione del contributo, ha introdotto un incremento, seppur graduale, del 30% dello stesso.

Il nuovo contributo aggraverebbe la situazione economica della filiera postale, produrrebbe un effetto moltiplicatore dei costi lungo la supply chain e potrebbe avere impatti inflattivi. AGCOM risulta inoltre l'autorità regolatoria più onerosa in Europa e presenta avanzi di bilancio sistematici, indice di un prelievo sproporzionato rispetto alle reali esigenze operative.

Chiediamo di rivedere tale disposizione e che ogni modifica sia preceduta da una consultazione delle organizzazioni rappresentative, nel rispetto dei principi UE di proporzionalità e non discriminazione.

Pertanto, auspichiamo l'istituzione di un tavolo di confronto con il Governo e le Istituzioni competenti per una revisione complessiva del sistema di finanziamento delle Authority e del perimetro delle loro competenze, al fine di evitare duplicazioni, inefficienze e ostacoli allo sviluppo competitivo del sistema dei trasporti e della logistica.

¹⁹ Dato ottenuto dall'analisi dei bilanci 2024 di ART, AGCOM e AGCM.

²⁰ DL 10 agosto 2023, n.104 convertito nella legge 9 ottobre 2023, n.136 su G.U. n.236 del 9 ottobre 2023.

DIGITALIZZAZIONE E INNOVAZIONE

La capacità di attrarre flussi di merci dipende in misura crescente dagli investimenti in digitalizzazione. In questa direzione, il PNRR ha rappresentato un impulso significativo, attraverso le risorse destinate alla Piattaforma Logistica Nazionale e al sostegno degli investimenti delle imprese. Il rapido esaurimento dei fondi disponibili evidenzia una domanda concreta da parte del mercato, che merita di essere attentamente ascoltata. Incentivare le imprese a investire in innovazione significa, infatti, investire direttamente nella competitività del sistema Paese.

È necessaria una riflessione strutturata sul ruolo dell'intelligenza artificiale e dei big data, da considerare strumenti strategici a supporto della competitività dei mercati e della crescita del sistema economico. Occorre tuttavia riconoscere il divario che ancora separa l'Italia e l'Unione Europea dai principali attori globali in questi ambiti, sia sotto il profilo delle capacità tecnologiche sia in termini di investimenti e infrastrutture disponibili.

In tale contesto, nel definire gli assets e le industrie strategiche per il Paese, è imprescindibile includere anche i settori legati ai dati, agli algoritmi e alle piattaforme digitali. Trascurare questi ambiti comporterebbe il rischio di una crescente dipendenza da soggetti esterni, con potenziali vulnerabilità sul piano economico, industriale e della sicurezza nazionale. È pertanto necessario promuovere politiche volte a rafforzare l'autonomia tecnologica, sostenendo lo sviluppo di competenze, infrastrutture e modelli di governance adeguati, al fine di garantire continuità operativa, sovranità digitale e capacità decisionale nel lungo periodo. Il rischio di dipendenze esterne richiama dinamiche già sperimentate in altri settori strategici, come quello energetico, dove cambiamenti unilaterali delle regole o delle forniture hanno prodotto effetti rilevanti.

L'intelligenza artificiale rappresenta un fattore abilitante di primaria importanza per l'evoluzione del settore logistico e dei trasporti, contribuendo in modo significativo all'aumento della produttività e dell'efficienza, nonché al rafforzamento della resilienza e della sostenibilità delle catene di approvvigionamento. Le applicazioni basate su AI e big data consentono di ottimizzare la pianificazione dei flussi, migliorare la gestione dei magazzini, prevedere la domanda, ridurre i tempi di consegna e contenere i costi operativi. Al contempo, l'AI può offrire un contributo rilevante al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, attraverso una gestione più efficiente dei trasporti, la riduzione delle emissioni e l'uso più razionale delle risorse.

È quindi necessario promuovere un quadro di politiche pubbliche che favorisca un'adozione responsabile dell'intelligenza artificiale nel settore logistico, sostenendo investimenti in innovazione, infrastrutture digitali e competenze. Un

approccio coordinato a livello nazionale ed europeo è essenziale per evitare frammentazioni, rafforzare la competitività del sistema logistico e garantire che lo sviluppo tecnologico avvenga nel rispetto dei principi di sicurezza, trasparenza e tutela del lavoro.

Tali investimenti devono infine tradursi in risultati concreti e in applicazioni operative, capaci di migliorare la gestione delle merci e la qualità complessiva dei servizi.

I DOSSIER EUROPEI

Seguiamo con attenzione tutti i dossier europei che riguardano il nostro settore.

In Unione Europea si sta discutendo del *green deal*, elemento cruciale non solo per l'industria automobilistica italiana ma anche per l'autotrasporto e per i mezzi che circoleranno nei prossimi anni. Il nostro approccio vuole essere ambizioso ma allo stesso tempo realista: vanno utilizzate tutte le tecnologie a nostra disposizione seguendo non solo il principio della sostenibilità ambientale ma anche di quella economica e sociale.

Da sempre il settore è fortemente coinvolto sul tema della sostenibilità, consapevole che energia e trasporti incidono sull'inquinamento e sul rischio di alterazione dell'ecosistema. Per tutte le modalità si stanno sviluppando studi e approfondimenti sempre più significativi verso la crescita della disponibilità di fonti energetiche alternative con un impatto ambientale complessivo sempre più basso e tendente a zero. È necessario che ci siano delle politiche europee che accompagnino le aziende verso l'innovazione senza imporre obblighi difficilmente sostenibili.

Abbiamo apprezzato l'azione svolta dall'Italia nel confronto europeo e accolto con favore la proposta europea sulle *clean corporate vehicles*, che conferma due elementi centrali per il settore della logistica e del trasporto merci: l'assenza di mandati di acquisto obbligatori per le imprese e l'esclusione dei camion dal campo di applicazione del regolamento. Si tratta di scelte coerenti con le richieste avanzate dal settore, volte a evitare obblighi sproporzionati e non aderenti alla realtà operativa.

Tuttavia, richiamiamo l'attenzione sul fatto che target nazionali eccessivamente ambiziosi possono indurre gli Stati membri ad adottare misure interne fortemente prescrittive, incluse forme indirette di mandato di acquisto o regimi di esenzione selettiva, con il rischio di distorsioni di mercato e di un aumento dell'incertezza per gli operatori.

Non può inoltre essere escluso che, in un simile contesto, alcuni Stati membri possano estendere tali logiche anche al trasporto pesante, nonostante l'attuale esclusione dei camion dal regolamento, determinando un quadro normativo frammentato e penalizzante per le catene logistiche transfrontaliere.

Seguiremo con attenzione l'evoluzione del dossier nel corso del negoziato europeo, ribadendo la necessità di un approccio tecnologicamente neutro e plurale, che consenta una transizione graduale e compatibile con la competitività delle imprese europee.

Guardando ai traguardi raggiunti oggi, possiamo dire con orgoglio che le fondamenta sono solide. Ma la nostra missione non si esaurisce qui: siamo solo all'inizio di un percorso che guarda lontano. Ci attendono almeno altri 80 anni di sfide e di impegno costante per costruire, insieme, un futuro migliore per le prossime generazioni.