



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Luglio-Agosto 2023

IL CASO

## **Confetra sfida l'Autorità dei Trasporti: “Non può autoregolarsi usando i soldi delle imprese”**

**“Più che di una contribuzione si tratta di una forma di tassazione occulta di cui la Confetra chiede la definitiva soppressione anche per il pregresso”**

Dura presa di posizione della Confetra nei confronti dell'Art (Autorità di Regolazione dei Trasporti) che lo scorso mese ha avviato un'indagine conoscitiva sull'autotrasporto e la logistica. Con una lettera indirizzata al presidente dell'Autorità Nicola Zaccheo, Confetra ha comunicato che non parteciperà all'iniziativa contestandone la legittimità e qualsiasi utilizzo delle informazioni raccolte.

Per il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, “l'indagine non ha ragione di essere in quanto riguarda settori, quali quello dell'autotrasporto e della logistica, già liberalizzati e già compiutamente regolati a livello tanto europeo quanto nazionale e sui quali pertanto l'Art non può né potrebbe adottare alcun atto di concreta regolazione. Inoltre - sempre secondo De Ruvo - l'indagine non è stata preceduta da alcuna analisi preliminare e sembra finalizzata ad acquisire surrettiziamente elementi puramente formali di strumentalità regolatoria. In terzo luogo, i quesiti travalicano il perimetro delle competenze dell'Art invadendo quelle del Governo, del Parlamento o di altre Autorità indipendenti. Per questi motivi la Confetra - conclude De Ruvo - auspica che in tutte le sedi istituzionali competenti sia promossa una profonda azione di revisione e delimitazione del ruolo dell'Art che non può pretendere di autoregolarsi imponendo oltretutto una contribuzione obbligatoria a operatori e settori economici che dovrebbero viceversa essere completamente esclusi in quanto né destinatari né beneficiari della competenza regolatoria dell'Autorità. Più che di una contribuzione si tratta di una forma di tassazione occulta di cui la Confetra chiede la definitiva soppressione anche per il pregresso”

## Confetra sfida Art: «Ora il ruolo dell'Authority va rivisto e delimitato»

### Trasporti, l'associazione logistica boicotta l'indagine conoscitiva dell'ente

Confetra parte all'attacco dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. E lo fa con un comunicato molto duro. Lo scorso mese l'Authority ha avviato un'indagine conoscitiva sull'autotrasporto e la logistica. Con una lettera indirizzata al presidente dell'Autorità Nicola Zaccheo, Confetra, la principale associazione nazionale della logistica, ha comunicato che non parteciperà all'iniziativa contestando in sostanza la legittimità dell'iniziativa e qualsiasi utilizzo delle informazioni raccolte. Per il presidente Confetra Carlo De Ruvo, «l'indagine non ha ragione di essere in quanto riguarda settori, quali quello dell'autotrasporto e della logistica, già liberalizzati e già compiutamente regolati a livello tanto europeo quanto nazionale e sui quali pertanto l'Art non può né potrebbe adottare alcun atto di concreta regolazione». Inoltre rileva De Ruvo: «L'indagine non è stata preceduta da alcuna analisi preliminare e sembra finalizzata ad acquisire surrettiziamente elementi puramente formali di strumentalità regolatoria. In terzo luogo, i quesiti travalicano il perimetro delle competenze dell'Art invadendo quelle del Governo, del Parlamento o di altre Autorità indipendenti». Per questi motivi Confetra - conclude De Ruvo - auspica che «in tutte le sedi istituzionali competenti sia promossa una profonda azione di revisione e delimitazione del ruolo dell'Art che non può pretendere di autoregolarsi imponendo oltretutto una contribuzione obbligatoria a operatori e settori economici che dovrebbero viceversa essere completamente esclusi in quanto né destinatari né beneficiari della competenza regolatoria dell'Autorità. Più che di una contribuzione si tratta di una forma di tassazione occulta di cui Confetra chiede la definitiva soppressione anche per il pregresso». È solo l'ultimo attacco ad Art da parte del cluster della logistica. L'ultimo in ordine di tempo è relativo al ruolo attribuito all'Authority nel nuovo regolamento delle concessioni. In modo particolare l'associazione dei terminalisti Assiterminal aveva bocciato le nuove linee guida per il rilascio delle concessioni demaniali portuali emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, definendo il provvedimento «totalmente sbagliato e pericoloso». Tra le caratteristiche giudicate negative, c'era anche l'attribuzione di funzioni «esorbitanti» ad Art, l'Autorità di regolazione dei trasporti, fattore che secondo Assiterminal non avrebbe semplificato ma complicato «procedure e livelli di interlocuzione». «Ai piani di impresa dell'attuale sistema concessorio, pare si sostituisca, enfatizzandolo, il ruolo della sola componente finanziaria, oltretutto attribuendo una premialità ai progetti industriali con basso tasso di rischio di capitale» aveva denunciato Assiterminal.

## **“Efficienza controlli sanitari essenziale per la circolazione delle merci. Bene l’azione del Ministero della Salute”**

### ***“Efficienza controlli sanitari essenziale per la circolazione delle merci. Bene l’azione del Ministero della Salute”***

Comincia a produrre risultati concreti la stretta collaborazione instauratasi tra il Ministero della Salute e Confetra per efficientare i controlli sanitari in occasione dello sdoganamento delle merci in import ed export. “Si tratta - afferma il Presidente **Confetra** Carlo De Ruvo - di una fase essenziale per la circolazione delle merci, la cui fluidità è sicuramente una carta vincente per i nostri scambi commerciali che, viceversa, sarebbero penalizzati da ostacoli e colli di bottiglia. La **Confetra** - continua De Ruvo - dà atto al Ministero della Salute di aver affrontato il problema con la giusta determinazione, instaurando un tavolo di confronto permanente con il nostro sistema e programmando interventi volti a superare le criticità provocate dalla carenza di personale addetto ai controlli sanitari; in particolare da parte del Ministero c’è stata la conferma che saranno stabilizzati medici, veterinari, personale tecnico e amministrativo e che si procederà a scorrere le graduatorie ancora valide dei concorsi, nonché con l’istituto del distacco e con nuove assunzioni”. Oltre a quelli relativi al personale sono stati affrontati altri aspetti legati in generale alla semplificazione e alla digitalizzazione dei controlli sanitari. “Ritengo molto positivo - conclude De Ruvo - l’approccio concreto del Ministero della Salute nella consapevolezza che anche su questo tema si gioca la competitività del nostro Paese”.

# Confetra, pubblicati i risultati e le tendenze dell'economia italiana del trasporto e della logistica

## La Nota vuole fare il punto di metà anno sull'andamento e le prospettive dell'economia italiana.

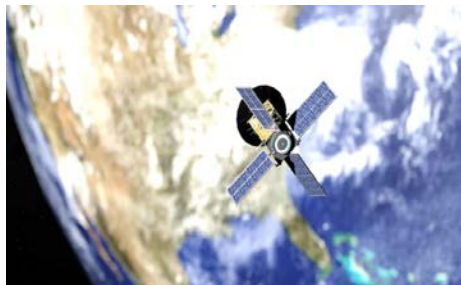
Da inizio 2023 si susseguono continui cambiamenti dei dati congiunturali e previsionali sull'andamento economico del paese non privi di contraddizioni, tra provvisori risultati positivi, spesso interpretati come se fossero strutturalmente acquisiti, e tendenze poco rassicuranti. Su queste premesse, la Nota vuole cercare di fare il punto di metà anno sull'andamento e le prospettive dell'economia italiana, con particolare riferimento, laddove consentito dalle informazioni disponibili, al comparto del trasporto e della logistica. L'andamento fortemente discendente del BDI e del WCI e, per il nostro paese, un traffico container per l'import-export declinante, sono segnali evidenti della fase incerta della domanda estera a livello globale e nazionale, non immune anche da processi di aggiustamento geoeconomico post-Covid e dall'invasione russa dell'Ucraina, che non hanno ancora espresso appieno i loro effetti, in termini di rilocalizzazioni produttive (reshoring, friendshoring, nearshoring, ...) e di riposizionamenti indotti dalla dinamica espansiva di alcune economie (India, Africa, ...). Associando questi fenomeni ad una domanda interna tendenzialmente declinante, non sembra prefigurarsi per la fine del 2023 e il 2024 una dinamica vivace per l'attività di trasporto e logistica nazionale delle merci. Questo scenario contrasta con il consuntivo del 2021-2022, che ha invece registrato risultati molto positivi per il comparto, dopo aver superato un andamento stagnante del valore aggiunto (valori concatenati 2015) del 2018 (-0,8%) e del 2019 (+1,2%), per poi subire un tracollo nel 2020, anno del lockdown (-19,8%), molto più profondo di quello totale (-8,4%) e degli altri settori produttivi, anche dell'industria manifatturiera (-13,4%). La trascinate ripresa post-Covid del 2021, spinta anche dal manifatturiero (+14,1%) e dalle costruzioni (+20,7%), queste ultime a loro volta sostenute dai rilevanti bonus investimenti, ha visto una netta ripresa anche del valore aggiunto di trasporto e logistica (+11,2%), che è diventata ancor più significativa nel 2022 (+17%), pur a fronte di un forte ridimensionamento delle costruzioni (+10,2%), dovuto alla stretta sui bonus investimenti e alle criticità del circuito creditizio sottostante, ma soprattutto del manifatturiero (+0,3%). Dinamiche più recenti sul fatturato mostrano un andamento tendenziale ancora positivo, ma discendente; i dati sul 1° trimestre 2023 rispetto a quello dell'anno precedente mostrano una variazione del +10,7% per trasporti e logistica, rispetto a +9,4% dei servizi e a +6,4% del manifatturiero; rispetto ad un anno prima (1° trimestre 2022 rispetto a quello del 2021) le variazioni tendenziali erano rispettivamente +27,4%, +17% e +19,9%). Il rallentamento risulta ancor più evidente nelle variazioni congiunturali trimestrali (sul trimestre precedente), dalle quali emerge un andamento praticamente stagnante o negativo del fatturato negli ultimi due trimestri per trasporti e logistica (-1,1% e +0,2%) e industria (-0,1% e -0,3%), rispetto ad una variazione costantemente positiva (in atto dal 1° trimestre 2021) del fatturato dei servizi (+1,4% e +2,2% negli ultimi due trimestri).





## Pnrr, il ministro Fitto: "In 2 o 3 mesi quadro attuazione completa"

LINK: <https://tg24.sky.it/economia/2023/07/18/pnrr-italia-fitto>



Pnrr, il ministro Fitto: "In 2 o 3 mesi quadro attuazione completa" Economia 18 lug 2023 - 14:53 "Nel giro di 2-3 mesi potremo avere un quadro organico di riferimento per poter avviare una fase di attuazione completa che possa non solo risolvere i nodi organizzativi dei programmi in questione ma anche cercare di mettere in campo una nuova strategia" ha detto il ministro agli Affari Europei. Intanto ha preso il via a Palazzo Chigi la Cabina di Regia sul Pnrr ascolta articolo "Oggi abbiamo una grande opportunità di mettere insieme le risorse rispetto a scelte coerenti ed efficaci". Così il ministro agli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto, parlando della rimodulazione del Pnrr. "Questa - ha aggiunto - è la sfida che abbiamo di fronte e sono convinto che nel giro di 2 o 3 mesi potremo avere un quadro organico di riferimento per poter cambiare la fase di

attuazione in modo che si possa non solo risolvere i nodi organizzativi dei programmi ma anche mettere in campo una nuova strategia". "Avanti il lavoro sulla terza rata, sono ottimista" Per lo sblocco della terza rata dei fondi del Pnrr "sono ottimista e positivo. Il lavoro con la Commissione europea va avanti. La semplificazione del dibattito politico sulla terza rata, come ho già detto, secondo me non serve. La terza rata è composta da 55 obiettivi al 31 dicembre dello scorso anno e per la prima volta abbiamo una serie di obiettivi fisici che vanno verificati, non solo riforme", ha continuato Fitto, a margine della conferenza stampa sulle Anticipazioni del Rapporto Svimez 2023. Fitto lo definisce "un lavoro complesso che stiamo facendo bene e costruttivamente con la Commissione europea". "Guardare alla qualità della spesa" "I 220 miliardi del Pnrr e gli 80 della politica di

coesione sono tantissime risorse ma non c'è solamente una corsa contro il tempo per spenderle, sarebbe sbagliato, riduttivo e limitativo. Ma c'è un tema collegato alla qualità della spesa", ha affermato Fitto all'assemblea di Coldiretti. Fitto ha sottolineato l'importanza di guardare "non solamente ai tempi ma anche a come queste risorse vengono spese. E questo è il lavoro che dobbiamo fare insieme perché purtroppo abbiamo visto in passato per molte volte spendere moltissime risorse europee senza che abbiano prodotto una strutturale crescita di un territorio". Secondo il ministro "questo è il lavoro fondamentale che dobbiamo fare in queste ore, nei prossimi giorni e nei prossimi mesi e sono certo che facendolo insieme faremo un buon lavoro". Al via la Cabina di regia sul Pnrr a Palazzo Chigi Intanto ha preso il via a Palazzo Chigi la Cabina di Regia sul Pnrr, che si riunirà

per due giorni per un confronto con parti sociali e imprese sull'informativa sulla Terza relazione semestrale sul Piano e sulla revisione, anche con riferimento alla modifica della quarta rata e all'inserimento del capitolo RepowerEu. Alla riunione, presieduta dal ministro per gli Affari europei Raffaele Fitto, partecipano tutti i ministeri competenti, e vede la presenza dei rappresentanti di Confindustria, Ance, Confedilizia, Abi e Ania. A seguire Coldiretti, Confagricoltura, Cia, Unisc e Copagri. Poi è previsto il confronto con Federterziario, **Confetra**, Confeservizi, Confprofessioni e Assoprofessionisti. Domani i lavori riprenderanno alle 10 con Confapi, Confimi, Confcommercio, Confesercenti e Federdistribuzione. Alle 11 sono convocati Alleanza Cooperative, Unicoop, Confartigianato, Cna e Casartigiani. E alle 12 andrà in scena il tavolo con i sindacati Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Confsal e Usb. Fitto inoltre riferirà sul Pnrr al Parlamento il primo agosto. Pnrr, oggi e domani la Cabina di regia con lavoratori e imprese

FOTOGALLERY  
© IPA / Fotogramma  
Continua gallery %s Foto rimanenti Economia Quarta

rata Pnrr, il governo modifica 10 obiettivi: cosa cambia La cabina di regia a Palazzo Chigi ha deciso di apportare alcuni correttivi ai target intermedi in vista della quarta rata: per questo ora l'Ecobonus comprenderà anche la rendicontazione delle caldaie, il parco ferroviario regionale verrà rinnovato e gli investimenti sulla tecnologia satellitare saranno ridefiniti. A essere interessati da questi cambiamenti saranno ben sei ministeri I 10 CAMBIAMENTI PER LA QUARTA RATA PNRR - Da Cinecittà ai satelliti, dagli asili nido alle ferrovie: sono dieci gli obiettivi intermedi della quarta rata, che in questo periodo sembra essere a rischio, modificati dalla cabina di regia sul Pnrr. Ad essere interessati sono sei ministeri: Imprese e Made in Italy, Infrastrutture e Trasporti, Ambiente, Istruzione, Cultura e Politiche di coesione PROGETTO CINECITTÀ - Modifiche irrilevanti riguardano il progetto sullo sviluppo dell'industria cinematografica, che cambia praticamente solo nome passando da Istituto Luce Studios a Cinecittà I SATELLITI - Storia diversa per quanto riguarda i satelliti: l'investimento sulla tecnologia è stato ridefinito in base agli sviluppi del

mercato, per evitare sovrapposizioni con gli investimenti privati dell'Internet of Things, basato sui piccoli satelliti. Inoltre, viene corretto un errore del progetto Osservatore della Terra, perché l'incubatore del Sud Italia non rientra nel Pnrr ma nel fondo complementare Vai alla Fotogallery



## I controlli doganali a Napoli vanno a rilento: rischio stop sempre più concreto

LINK: <https://www.ship2shore.it/it/article/84949#1991122506>



I controlli doganali a Napoli vanno a rilento: rischio stop sempre più concreto. Le aziende aderenti a **Confetra** Campania: "O arriva il cambio di passo auspicato, come spedizionieri, siamo pronti a sospendere il servizio di assistenza alle verifiche". Non si placa la bufera che si era sollevata nel porto di Napoli, a causa dei controlli doganali che procedono a rilento, rallentando tutta l'attività dello scalo. A sottolinearlo nuovamente, dopo aver già minacciato lo stop, sono tutte le associazioni aderenti a **Confetra** Campania, che hanno fatto sapere che "unitamente al Consiglio Territoriale dei doganalisti, con la presente intendono denunciare il reiterato e costante ritardo con il quale vengono effettuati i controlli doganali nel porto di Napoli. Nonostante i numerosi incontri sul tema, nonostante la disponibilità dei vertici locali dell'Agenzia delle Dogane e dell'Autorità Portuale, la situazione non

risulta affatto migliorata e si ripete ciclicamente. Prendiamo atto, dunque, che non ci sono le condizioni per risolvere la questione a livello locale". "Le aziende da noi rappresentate sono costrette a subire tempi di attesa inaccettabili con danni economici diretti in termini di soste portuali e indiretti per le mancate consegne. Auspichiamo un cambio di passo immediato, considerato che siamo prossimi al mese di agosto, periodo in cui storicamente coincidono il picco di lavoro e le ferie del personale addetto ai controlli e pertanto esprimiamo la nostra forte preoccupazione che il disagio possa aggravarsi con conseguenze disastrose", si legge ancora nel comunicato rilasciato da **Confetra** Campania, che torna ad agitare lo spettro della sospensione delle attività nello scalo partenopeo "se il problema continuerà a persistere, gli spedizionieri doganali sono pronti a sospendere il

servizio di assistenza alle verifiche, già dalla prossima settimana. Non possiamo più tollerare uno status quo che consideriamo ormai cronico; è giunto il momento di affrontare seriamente la questione. Considerato che si procede da anni nel silenzio generale, riteniamo indispensabile accendere i riflettori su un tema che rappresenta un grave danno per l'economia e per la reputazione della nostra regione. Il porto di Napoli merita maggiore attenzione!", si legge in conclusione del comunicato. F.N.

## Trasporto merci su strada in Europa 2022

LINK: [http://www.transportonline.com/notizia\\_57138\\_Trasporto-merci-su-strada-in-Europa-2022.html](http://www.transportonline.com/notizia_57138_Trasporto-merci-su-strada-in-Europa-2022.html)



Trasporto merci su strada in Europa 2022 Eurostat ha pubblicato lo scorso 25 luglio le statistiche aggiornate per il 2022. L'Ufficio europeo di statistica Eurostat ha pubblicato lo scorso 25 luglio le statistiche aggiornate per il 2022 del trasporto di merci su strada nell'UE da cui si evince che il traffico, sia in termini di tonnellate-km che di tonnellate, è rimasto allo stesso livello del 2021, con 1.920 miliardi di tonnellate-chilometro e 13,591 miliardi di tonnellate trasportate. I dati 2022 sono di particolare interesse per comprendere se la ripresa dei traffici nel 2021 sia stata temporanea o possa essere considerata strutturale. Dai dati (sono tutti fonte dell'elaborazione dei dati Eurostat) si evince che il trasporto merci su strada nel 2021 e 2022 non solo è aumentato rispetto al 2020, ma anche rispetto al periodo pre-Covid, con una ripartizione pressoché costante, sia in termini di tonnellate-km che di

tonnellate, tra trasporti internazionali (rispettivamente 38,7% e 9,2% nel 2022) e trasporti nazionali (rispettivamente 61,3% e 90,8% nel 2022). Dal confronto con i paesi interessati dai maggiori traffici (circa il 67% del totale), si osserva che l'Italia è l'unico paese, insieme con la Polonia, che presenta un incremento nel 2022 rispetto 2021 (+4,22%). A conferma della stabilizzazione dei traffici merci stradali, che non sono effetto di un riequilibrio modale, i dati Eurostat (non ancora definitivi per il 2022) sul trasporto merci via ferrovia evidenziano che dopo la flessione del 2020 i traffici sono ritornati ai livelli del 2019 se non cresciuti ulteriormente (+14,2% e 10,9% in Italia nel 2022 rispetto al 2019 in termini rispettivamente di tonnellate-chilometro e tonnellate). Fonte: **CONFETRA**



# Periodiche crisi dei controlli doganali nel porto di Napoli

**L**a problematica dei ritardi nei tempi di controllo dei container nel porto di Napoli si è cronicizzata. Ciclicamente il sistema si incepa, mettendo in crisi il ciclo operativo di consegne delle merci. E le conseguenze si scaricano sull'economia del territorio, con rischi concreti di vedere le banchine dello scalo svuotarsi in favore di altre mete, più efficienti.

«Ogni volta che un container viene selezionato dal sistema informatico per i controlli doganali si rischia periodicamente di essere risucchiati in una sorta di buco nero. Viene a mancare di fatto ogni certezza in termini di tempi per la chiusura dell'operazione, con contraccolpi proporzionali sui costi per l'utenza finale».

Augusto Forges Davanzati, presidente di **Confetra** Campania, si fa portavoce della frustrazione degli operatori portuali, impegnati negli ultimi tempi a denunciare il protrarsi del problema. Di fatto, ogni 45 - 60 giorni si riscontra un fortissimo rallentamento delle attività di controllo a carico dell'Ufficio doganale Napoli 1 con ritardi che nel peggiore dei casi arrivano superare i dieci giorni. Una situazione che mina alle fonda-



**Augusto Forges Davanzati**

menta l'efficienza del sistema logistico incentrato sullo scalo partenopeo, inducendo il mercato locale a guardare ad altre soluzioni.

«Ogni tipologia di merce che sbarca a Napoli, da quella a minor valore aggiunto a quella maggiormente deperibile o di valore, è colpita da questa situazione. In una situazione economica già complicata l'incertezza sui tempi di

consegna e, di conseguenza, sul costo finale del servizio logistico diventa un grosso problema per ogni azienda coinvolta. Oltre ad avere ripercussioni sulla percezione del porto di Napoli come hub affidabile ed efficiente».

Il timore più volte adombrato dagli operatori è la perdita dei traffici. Scali prossimi all'area servita da Napoli, come Civitavecchia, o il nuovo servizio ferroviario che mette in collegamento Gioia Tauro con l'Interporto di Nola, cominciano ad essere considerati come alternative sempre più interessanti da chi è rimasto scottato dall'esperienza.

«Non intendiamo assolutamente sottrarci ai controlli, né invocare una riduzione del numero degli stessi; chiediamo soltanto che vengano svolti in tempi certi e ragionevoli».

Al fine di risolvere la situazione nel corso degli ultimi mesi si sono tenute una serie di riunioni operative cui ha partecipato anche l'AdSP, fino a coinvolgere il livello nazionale dell'Agenzia delle Dogane che ha cominciato a studiare il dossier.

«Al netto di alcune disfunzioni attribuibili a tutti gli attori della filiera e che riguardano l'organizzazione dei controlli in genere, a nostro parere è evidente che occorre rinforzare l'organico dell'ufficio doganale di Napoli 1, poiché lo stesso dispone di una forza lavoro assolutamente insufficiente per svolgere il carico ordinario» ribadisce Forges Davanzati, il quale chiama a raccolta tutte le autorità competenti in difesa del ruolo giocato dal porto nell'economia cittadina e regionale.

«La risoluzione di questa crisi non è una questione interna allo scalo ma chiama in causa tutti i soggetti istituzionale del territorio. Se è vero che il porto «è il motore economico» della Campania è il momento di passare dalle parole ai fatti, con il coinvolgimento di tutti. Non possiamo più tollerare questo status quo: abbiamo il dovere di salvaguardare il nostro lavoro e la reputazione del nostro scalo».

**G.G.**



18 - 8/2023

**PORTO**  
**Ginterporto**  
IL SISTEMA INTEGRATO DELLA LOGISTICA