



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Aprile 2024

Confetra, manifesto 2024 per una politica Ue dei trasporti Confetra, manifesto 2024 per una politica Ue dei trasporti
De Ruvo: 'Contro fragilità logistica serve nuovo Libro Bianco'

(ANSA) - ROMA, 17 APR - Lanciare una politica europea dei trasporti logicamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. "Sussiste ormai un tema di 'fragilità logistica' - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del Pil italiano.

Confetra, manifesto 2024 per una politica Ue dei trasporti

(ANSA) - ROMA, 17 APR - Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'Ue di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della "competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili rispetto ad un settore fortemente hard to abate". Un altro punto fondamentale per Confetra, quello del trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso "la semplificazione" di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia. Anche il trasporto terrestre risulta "inadeguato", soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, "pesa molto il discorso della decarbonizzazione", mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria "barriera" per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica "settoriale" o "bilaterale" e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della "neutralità tecnologica", in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici

Trasporti: Confetra propone un Manifesto per l'agenda europea

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 17 apr - Lanciare una politica europea dei trasporti logicamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". E' la proposta di Confetra, presentata oggi attraverso il "Manifesto 2024 - Per una nuova Europa", un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. "L'obiettivo - è stato spiegato nel corso dell'iniziativa - è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita". "Con questo Manifesto - spiega il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". "Sussiste ormai un tema di 'fragilità logistica' - spiega De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica".

Trasporti: Confetra propone Manifesto 2024 per politica Ue

(AGI) - Roma, 17 apr. - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo e' chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare prioritari, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralita politica e operativa che merita. "Sussiste ormai un tema di "fragilita logistica" - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilita e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato piu su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che e' strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

Trasporti: Confetra propone Manifesto 2024 per politica Ue

(AGI) - Roma, 17 apr. - A monte delle richieste, una situazione di fragilita' logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitivita della navigazione e dei porti e quello della sostenibilita su basi piu perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitivita dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia. Tra gli altri punti toccati dal Manifesto, il trasporto terrestre che risulta "inadeguato", soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma e' soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

TRASPORTI: CONFETRA LANCIA MANIFESTO 2024 PER POLITICA EUROPEA E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Roma, 17 apr. (Adnkronos) - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". E' la proposta di CONFETRA, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 -Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare prioritariamente, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. "Sussiste ormai un tema di 'fragilità logistica' - dice il presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da CONFETRA ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del Pil italiano.

Trasporti: Confetra lancia Manifesto per politica europea integrazione logistica

Roma, 17 apr. (LaPresse) - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. "Sussiste ormai un tema di "fragilità logistica" - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano. A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate.

Trasporti: Confetra lancia Manifesto per politica europea integrazione logistica

Roma, 17 apr. (LaPresse) - Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria "barriera" per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica "settoriale" o "bilaterale" e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

Trasporti: Confetra lancia Manifesto per politica europea integrazione logistica

Roma, 17 apr. (LaPresse) - Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull’efficientamento logistico europeo. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una “rete europea dei trasporti”, ma manca ancora un adeguato supporto finanziario. “Con questo Manifesto - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l’approccio per singola modalità finora prevalente e l’elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi”. E continua: “Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione”. “In futuro - ha concluso De Ruvo - la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica”.

Ferpress

AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA

<https://www.ferpress.it>

Confetra lancia Manifesto2024 per Politica Ue di Trasporti e Logistica Integrata. De Ruvo, serve nuovo Libro Bianco

Author : com

Date : 17 Aprile 2024

(FERPRESS) - Roma, 17 APR - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica".

Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita.

I punti del Manifesto. "Sussiste ormai un tema di "fragilità logistica" - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

Il contesto. A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici.

Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate.

Manifesto, trasporto aereo. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia.

Manifesto, trasporto su ferro e su gomma. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso

Ferpress

AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA

<https://www.ferpress.it>

della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

Manifesto, i valichi alpini. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria "barriera" per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica "settoriale" o "bilaterale" e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. E? quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

Manifesto, la decarbonizzazione. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione e? avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della "neutralità tecnologica", in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici.

Manifesto, la riforma doganale. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese.

Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull'efficiamento logistico europeo.

Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti", ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.

"Con questo Manifesto - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro - ha concluso De Ruvo - la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica".

TRASPORTI. CONFETRA LANCIA 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA INTEGRATA

(DIRE) Roma, 17 apr. - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo 'Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica'. Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuridecisoro politici una mobilitazione che induca a ripensare priorit , metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralita  politica e operativa che merita. I PUNTI DEL MANIFESTO - "Sussiste ormai un tema di 'fragilit  logistica"- dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo- che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilita  e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato piu  su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che   strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

TRASPORTI. CONFETRA LANCIAMANO 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA INTEGRATA

(DIRE) Roma, 17 apr. - Continua: IL CONTESTO - A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione e di ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici.

MANIFESTO, TRASPORTO MARITTIMO - Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'Ue di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate.

MANIFESTO, TRASPORTO AEREO - Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, cominciare dall'Italia.

TRASPORTI. CONFETRA LANCIA 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA INTEGRATA

(DIRE) Roma, 17 apr. - E ancora: MANIFESTO, TRASPORTO SU FERRO E SU GOMMA – Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema. MANIFESTO, I VALICHI ALPINI - I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria "barriera" per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica "settoriale" o "bilaterale" e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. E' quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano. MANIFESTO, LA DECARBONIZZAZIONE - Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della "neutralità tecnologica", in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. MANIFESTO, LA RIFORMA DOGANALE - Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese.

TRASPORTI. CONFETRA LANCIA 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA

(DIRE) Roma, 17 apr. - Infine: MANIFESTO, LA REVISIONE DELLA DIRETTIVA SUL TRASPORTO COMBINATO DI MERCI TRA STATI MEMBRI - Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull'efficientamento logistico europeo. **REGOLAMENTO SULLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI** - Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (Ten-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti", ma manca ancora un adeguato supporto finanziario. "Con questo Manifesto- spiega De Ruvo- vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singole modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro- ha concluso De Ruvo- la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intellegibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica".

Elezioni Ue, Confetra lancia il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti e della Logistica Integrata.

Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica”. Questa la proposta di CONFETRA, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita.

I punti del Manifesto. “Sussiste ormai un tema di “fragilità logistica” - dice il presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica”. Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da CONFETRA ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

Il contesto. A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici.

Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, CONFETRA chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. Manifesto, trasporto aereo. Un altro punto fondamentale per CONFETRA, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia.

Manifesto, trasporto su ferro e su gomma. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

Manifesto, i valichi alpini. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria “barriera” per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

Manifesto, la decarbonizzazione. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. Manifesto, la riforma doganale. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese.

Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017.

Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull'efficiamento logistico europeo. Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti", ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.

"Con questo Manifesto - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro - ha concluso De Ruvo - la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intellegibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica". The post Elezioni Ue, CONFETRA lancia il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti e della Logistica Integrata. first appeared on AGEEI.

Confetra, De Ruvo: Contro fragilità logistica necessario nuovo Libro Bianco Confetra, De Ruvo: Contro fragilità logistica necessario nuovo Libro Bianco

Roma, 17 apr (GEA) - Lanciare una politica europea dei trasporti logicamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. "Sussiste ormai un tema di "fragilità logistica" - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano

Confetra, De Ruvo: Contro fragilità logistica necessario nuovo Libro Bianco

Roma, 17 apr (GEA) - A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici. Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'Ue di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

Confetra, De Ruvo: Contro fragilità logistica necessario nuovo Libro Bianco

Roma, 17 apr (GEA) - I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria “barriera” per l’Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull’efficientamento logistico europeo.

Confetra, De Ruvo: Contro fragilità logistica necessario nuovo Libro Bianco

Roma, 17 apr (GEA) - Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti", ma manca ancora un adeguato supporto finanziario. "Con questo Manifesto - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro - ha concluso De Ruvo - la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica".



La realtà. Nella confederazione 20 federazioni nazionali e un centinaio territoriali

Confetra lancia il manifesto per l'Europa: al centro i valichi e l'intermodalità

Logistica

Il comparto in Italia conta oltre 81 mila imprese e un fatturato di 140 miliardi

Flavia Landolfi

ROMA

Mancanza di trasparenza, di visione di insieme e anche di realismo. Ecco le secondo Confetra, l'associazione che raggruppa i più importanti operatori logistici, le fragilità del sistema europeo che hanno condannato le politiche dei trasporti Ue a strategie spesso inefficaci con il fiato corto. Per imprimere un cambio di passo la confederazione che raggruppa 20 federazioni nazionali e un centinaio di realtà territoriali ha lanciato un manifesto per una nuova Europa presentato ieri a Roma in vista del

round elettorale per il rinnovo del Parlamento di Strasburgo e più in generale dei vertici europei. E che rimetta al centro il settore della logistica e del trasporto merci che in Italia «conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del Pil», recita una nota. Dieci azioni programmatiche che spaziano dalla visione della logistica alla necessità di spingere per l'integrazione dei trasporti che andrebbe rilanciata in un nuovo Libro bianco dei trasporti e della logistica.

Ma facciamo un passo indietro. L'elenco delle storture è affidato alle parole del presidente Carlo De Ruvo quando cita «scelte politiche e anche tecniche, in alcuni casi fuori dalla realtà», come per esempio «la scelta del cronotachigrafo smart che è stato reso obbligatorio per i camion più vecchi, ma che di fatto era introvabile sul mercato». De Ruvo tira in ballo anche «scelte giuste di principio ma velleitarie nel modo in cui sono state propo-

ste». Quali? «Una visione ossessiva dell'importanza del trasporto ferroviario e dell'elettrico pur sapendo che da una parte il ferroviario necessita di grossi investimenti e tempi lunghi nell'agenda di molti paesi, e che l'elettrico è prodotto in gran parte in modo non sostenibile, spesso non in Europa ed è ancora molto costoso».

Per Confetra bisogna quindi rimettere in pista con criterio i temi al centro dell'economia delle imprese e farlo riconquistando una voce credibile perché «oggi l'Europa è poco autorevole nei consensi internazionali, ha poca capacità, poca forza di fare e ha relazioni problematiche con i principali paesi inquinatori». La Ue che uscirà dalle urne - dice Confetra - dovrà ripartire da qui. Per affrontare tre priorità nazionali. Sul podio c'è innanzitutto il nodo dei valichi alpini con la sua controversia tra Italia e Austria sui contingentamenti dei mezzi pesanti. «Il richiamo al rispetto delle norme non può diventare un motivo di conflitto tra due o tre Paesi perché Vienna con le sue decisioni unilaterali non sta creando danno all'Italia, ma sta creando danno a tutta l'Unione e quindi su questo dobbiamo pretendere una risposta dell'Europa su questo», prosegue De Ruvo. Ma non solo. Confetra spiega che bisogna uscire dalla logica dei silos e prendere atto che «il 30% dell'interscambio italiano passa attraverso i valichi alpini e quindi la competitività di tutto il Made in Italy dipende dal corretto funzionamento» di queste direttrici. Per farli funzionare non bastano nuove infrastrutture ma è «essenziale istituire un coordinamento dei transiti» e «che gestisca le situazioni di emergenza e quelle programmate per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria». Altro punto cruciale è la revisione della direttiva sul trasporto combinato che secondo Confetra «va ricontestualizzata con una riflessione sull'efficiamento logistico europeo tenendo in debita considerazione tutte le variabili coinvolte». Insieme alla soluzione della crisi nel Mar Rosso sono cerchiata in rosso nell'agenda politica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere della Sera Giovedì 18 Aprile 2024

ECONOMIA/MERCATI FINANZIARI | 49

Piazza Affari

di Giacomo Ferrari

Corrono Pop Sondrio e Bper Arretrano Leonardo e Prysmian

A differenza di Wall Street, che ha aperto debole, le Borse del Vecchio Continente hanno recuperato le perdite della vigilia, grazie dai dati sull'inflazione europea che confermano la prospettiva di un calo dei tassi a giugno. A Piazza Affari a trascinare al rialzo il Ftse-Mib (+0,72%) sono stati soprattutto i titoli bancari, guidati da Popolare Sondrio (+5,78%) e Bper (+2,78%) sui quali Deutsche Bank ha alzato i target-price, rispettivamente a 7,3 e a 7 euro. Bene inoltre DiaSorin (+3,56%) e Mondadori (+2,52%) dopo i conti della francese Lvmh e di Adidas. Hanno perso terreno, invece, Leonardo (-1,68%) e Prysmian (-1,5%). Ribassi anche per Amplifon (-0,93%) e Inerpump (-0,92%).

Sussurri & Grida

Unioncamere, 2,1 milioni di lavoratori nel Made in Italy

Sono 2,1 milioni i lavoratori occupati nelle imprese dei settori trainanti del Made in Italy (abbigliamento, automotive, alimentare e aerospaziale) che generano 45,4 miliardi di euro di fatturato, 105,5 miliardi di valore aggiunto e 103,4 miliardi di esport sul totale di 4,30 di tutti i settori del Made in Italy. È quanto emerge da un'indagine realizzata da Unioncamere con l'Associazione e la rete delle Camere di Commercio italiane all'estero.

Enav, contratto con le Isole Fiji

Una commessa da 730 mila euro. È quanto si è aggiudicata Enav, attraverso la consociata Ibs AirNav, con Fiji Airways per forniture e messa in esercizio di strumenti avanzati per gestione e scambio delle informazioni aeronautiche.

Labomar, sale la marginalità

Cresce il fatturato di Labomar a 103,6 milioni di euro (+12,8 punti rispetto al 2023). L'aumento della natalosità, incrementa anche la marginalità del 16,6%, con un Ebitda di 17,33 milioni.



Maire, cedola a 0,197 per azione

Confermata ieri Isabella Nova nella carica di consigliere indipendente di Maire Tecnimont fino alla scadenza degli altri amministratori in carica. Durante l'assemblea del gruppo presieduta da Fabrizio Di Amato (sede a Rai) è stato approvato il bilancio e la proposta di un dividendo di 0,197 euro per azione.

Bending Spoons, 100 mila euro di borse di studio per le donne

Bending Spoons ha lanciato un programma di borse di studio del valore di 5.000 euro ciascuna per 100 ragazze che stanno seguendo un percorso di studio universitario in computer science.

Gualdani e Gorlani in Mip Sgr

Mip Sgr ha annunciato la nomina di Paolo Gualdani a vicepresidente e quella di Gianluca Gorlani amministratore delegato.

Generali, il premio Geo Awards

Il piano di rilancio di Generali, We Share 2.0, per i dipendenti a livello globale, è stato premiato al Geo Awards per originalità e innovazione.

Trasporti, libro bianco europeo

Lanciare una politica europea dei trasporti logistici: integra una nuova versione del Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica. È la proposta di Confetra.

Lanati, vicepresidente Biotech

Paola Lanati è la nuova vicepresidente di Italian Angels for Biotech.

Sciacca entra in Broletto

Broketo Corporate Advisory si rafforza con l'ingresso di Rosario Sciacca in qualità di partner. La nomina determina l'ingresso nel settore del Capital Markets Advisory.

BORSA ITALIANA

Table with columns: Ticker, Change, Volume, etc. Includes entries like IRI, IRI*, IRI**, etc.

Quote in crescita sul listino: Italia QUORA, Calpa (Italo), Anagnini QUORA ACE al numero 687262. Conto (5 Euro per SMS-Invista. Info: www.confetra.it/mercato

Table with columns: Ticker, Change, Volume, etc. Includes entries like IRI, IRI*, IRI**, etc.

Table with columns: Ticker, Change, Volume, etc. Includes entries like IRI, IRI*, IRI**, etc.

BORSE ESTERE

Table with columns: Ticker, Change, Volume, etc. Includes entries like IRI, IRI*, IRI**, etc.

BOLAFFI METALLI PREZIOSI Oro da investimento, monete e lingotti. 100 g Fine Gold 999.9. LINGOTTO 100 GRAMMI. ACQUISTO € 7.081,48 | VENDITA € 7.515,04. Quotazioni del 17/04/2024. www.bolaffi.it

Table with columns: B.O.T., Moneta aurea, Oro, Euro, Tassi. Includes various market indicators and rates.

IL MANIFESTO DI CONFETRA

Su logistica e trasporti servono politiche più integrate in Europa

Logistica, dal greco *logikòs* (che ha senso logico). Il mondo di oggi senza la logistica che gestisce qualunque tipologia di merce sarebbe in crisi. Eppure il comparto ha difficoltà, nei singoli Paesi ma anche a livello comunitario. Proprio per questa ragione Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica - associa 20 federazioni ed un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese - ha promosso la sfida di lanciare una politica europea dei trasporti con il *Manifesto 2024 Per una nuova Europa*. Un documento per chiedere ai nuovi politici una mobilitazione per ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione e per dare al comparto centralità politica ed operativa.

Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione. È un focus sul nuovo testo sulla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: il Manifesto mette in luce i

principali nodi di un settore strategico, infatti il comparto logistico e del trasporto merci in Italia conta oltre 81 mila imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato di circa 140 miliardi di euro pari all'8% del Pil nostrano.

«Sussiste ormai un tema di "fragilità logistica" - ha spiegato il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme ad una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica». Anche perché in un contesto globale minato dalle guerre, dalle incertezze europee si vede un ribasso delle prospettive economiche e, pure, il pericolo dello stop degli approvvigionamenti. Senza dimenticare l'impatto sui prezzi energetici e della produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Per De Ruvo il prossimo governo europeo dovrà dare «alla logistica la centralità che merita».

(P.Pit.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'iniziativa di **Confetra** per accendere i riflettori di Bruxelles sulla logistica

In vista delle prossime elezioni UE, l'associazione ha presentato il 'Manifesto 2024 - Per una nuova Europa'. De Ruvo: "Risolvere problemi di trasparenza e coordinamento nella governance", per rilanciare il settore

di Marco Valentini

Roma - La marginalità riservata alla logistica nell'agenda europea - nonostante rappresenti la spina dorsale del sistema economico - la volontà di dare un contributo affinché il nuovo assetto istituzionale comunitario, che emergerà dopo le elezioni del prossimo giugno, abbia un approccio più concreto e realista ai grandi temi che riguardano il mondo dei trasporti e, infine, il delicato periodo caratterizzato da crisi internazionali che rischiano di minare lo sviluppo e la crescita nel Vecchio Continente.

Sono questi i principali motivi che hanno spinto **Confetra** a presentare il "Manifesto 2024 - Per una nuova Europa", un "Libro bianco" attraverso il quale la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica si propone di porre all'attenzione dei futuri decisori politici i principali nodi da risolvere per rilanciare il settore.

Il programma, diviso in 10 punti, è stato esposto - nel corso di una conferenza stampa organizzata a Roma presso la sede dell'associazione - dal Presidente di **Confetra**, Carlo De Ruvo, che ha innanzitutto elencato quali sono - a suo avviso - i limiti della legislatura corrente e su quali fronti chiedere un cambio di passo alla prossima.

"Dal nostro punto di vista 3 sono stati i principali problemi della governance europea: mancanza di trasparenza; mancanza di coordinamento e di visione d'insieme; mancanza di realismo. Per quanto riguarda il primo limite, innanzitutto c'è da rilevare che le valutazioni di impatto socioeconomico *ex ante* sono importanti per prendere qualsiasi decisione, perché aiutano a sostenere con dati oggettivi l'azione legislativa su un determinato tema. Questo tipo di valutazioni sono state effettuate da enti selezionati non si sa bene sulla base di quali criteri.

Non si conosce chi è stato ascoltato e



Carlo De Ruvo, Presidente **Confetra**

quali siano i centri studi e ricerca su cui si poggia la Commissione europea. Tutto ciò per noi è fonte di grande preoccupazione, perché è un metodo che conduce a decisioni politiche e tecniche che, in alcuni casi, sono fuori dalla realtà".

"In altri - ha proseguito De Ruvo - le scelte sono state anche giuste in principio, ma velleitarie nella maniera in cui sono state proposte. Ad esempio la visione anche ossessiva dell'importanza del ferroviario e dell'elettrico, pur sapendo che, da una parte sono necessari grandi investimenti e lunghi tempi di adeguamento, dall'altra che i mezzi elettrici sono prodotti in gran parte in modo non sostenibile, spesso non in Europa, e che non sono ancora disponibili su larga scala per le lunghe percorrenze".

Entrando nel merito della mancanza di coordinamento, il numero uno di **Confetra** ha rilevato che spesso le

istituzioni comunitarie procedono seguendo una logica a compartimenti stagni, non tenendo conto l'una dell'agire dell'altra. "Esempio lampante è quello del dossier sul trasporto combinato, riguardo al quale già nella prima lettura al Consiglio sono emerse varie contraddizioni. Una tra tutte è nella parte relativa agli aiuti di Stato, che non potrà essere sfruttata perché è una materia di esclusiva competenza della Direzione generale della Concorrenza, che l'ha ritenuta non prioritaria. Quindi, questa proposta legislativa rischia di nascere monca perché gli mancherà un pezzo fondamentale che non sarà normato", ha spiegato De Ruvo.

"Inoltre, manca una visione che consideri le modalità di trasporto collegate e integrate tra loro. Ad esempio il regolamento sulla rete transeuropea TEN-T non tiene conto del sistema logistico, non prevede una governance con poteri effettivi (e > 36

> 35

questo problema lo stiamo riscontrando molto sulla questione valichi alpini) e non considera lo stato dell'arte della capacità ferroviaria e stradale e del sistema doganale. Questa sciattezza ha un costo per le imprese perché, come sempre, l'incertezza giuridica produce contenziosi".

Venendo infine alla terza criticità, la mancanza di realismo, il vertice dell'associazione ha rimarcato: "Lo stesso obiettivo della decarbonizzazione è stato portato avanti con un approccio lineare e miope, anche se viene definito ambizioso. Secondo noi è giusto porsi degli obiettivi sfidanti, ma è altrettanto doveroso attrezzarsi adeguatamente per poterli raggiungere per gradi. Questo la Commissione non l'ha fatto e ha voluto creare soluzioni uguali per tutti, senza considerare la struttura socioeconomica e le peculiarità dei singoli Stati. La miopia riguarda anche il fatto che, oggi, l'Europa è poco autorevole nei consessi internazionali, ha poca forza di fare *moral suasion* e ha relazioni problematiche con i principali Paesi responsabili dell'inquinamento. Il nuovo Parlamento dovrà risolvere questi problemi, altrimenti tutti gli sforzi che faremo aiuteranno semplicemente a ridurre la CO₂ emessa soltanto dall'8% del mondo".

Dopo aver esaminato le maggiori criticità che hanno ostacolato il percorso della precedente legislatura, rendendo il processo decisionale farraginoso e, in alcuni casi, contraddittorio e poco funzionale alle esigenze del settore della logistica e dei trasporti, De Ruvo ha inquadrato le priorità nazionali da mettere al centro dell'agenda.

Anche in questo caso, il numero è ridotto a 3 elementi di particolare interesse: la permeabilità dell'arco alpino; la selezione di una classe dirigente maggiormente motivata e preparata che rappresenti l'Italia a Bruxelles; la centralità del Mediterraneo.

"Per quanto riguarda i valichi alpini, assistiamo continuamente a interruzioni dovute a incidenti, a frane, ai lavori, alle limitazioni di traffico e a chiusure decise in modo unilaterale, come avviene al Brennero. Fino ad oggi la questione è stata affrontata come se fosse un problema settoriale dei camionisti e delle loro rappresentanze. In realtà, basta un numero per far comprendere che questo è un problema per tutto il sistema produttivo italiano: il 30% del nostro interscambio (che in totale è di circa 1.300 miliardi di euro) passa attraverso i valichi alpini. Quindi, la competitività di tutto il Made in Italy dipende dal loro corretto funzionamento. A livello

europeo, poi, c'è stato un atteggiamento 'ponziopilatesco', poiché è stato detto a Germania, Italia e Austria di sbrigare la faccenda tra loro. Non è accettabile. Questo divieto mette in ginocchio un Corridoio europeo, che è finanziato con i soldi di tutti i contribuenti europei ed è particolarmente strategico", ha sottolineato il Presidente di Confetra.

Se le Alpi, invece di rappresentare una cerniera, si configurano come una barriera invalicabile per i flussi delle merci, certamente tutto il sistema Paese va in sofferenza. E la tempesta rischia di diventare perfetta con il persistere delle tensioni nel Mar Rosso, che rischiano di strozzare ancora di più i traffici da e verso l'Italia. Ed è anche per questo che la centralità del Mare Nostrum assume un valore ancora più strategico in questo particolare momento di crisi internazionale. "Le azioni degli Houthi stanno obbligando le navi a circumnavigare l'Africa e rendendo oggettivamente periferico il Mediterraneo, che in questo momento è marginalizzato. L'inaccessibilità di Suez, sommata ai problemi nel Mar Nero e nel Canale di Panama, rischia di avere un effetto domino sulle catene del valore dal primo miglio fino al consumatore finale", ha avvertito De Ruvo.



stevagiacchino1@gmail.com

Salvo per uso personale e' vietato qualunque tipo di redistribuzione con qualsiasi mezzo.

Confetra: «La logistica conti di più in Europa»**[Confetra: «La logistica conti di più in Europa» | Uomini e Trasporti](#)**

La Confederazione dei trasporti e della logistica lancia il Manifesto 2024 che indica il nuovo corso che la politica dovrà prendere in Europa con il Parlamento che uscirà dalle elezioni di giugno. Tra i dossier principali, il trasporto combinato, la crisi dei valichi e il ritorno della centralità del Mediterraneo per contrastare quella che il presidente Carlo De Ruvo chiama la «fragilità logistica»

Valorizzazione del trasporto combinato con un dossier che incentivi l'inversione di rotta dal «tutto strada»; attenzione verso l'intero sistema imprenditoriale alla barriera dei valichi alpini (lasciapassare della competitività dell'Italia, con un interscambio complessivo pari al 30% del made in Italy per un importo pari a 1.300 miliardi di euro all'anno); ritorno della centralità del Mediterraneo che, con le crisi internazionali e in particolare con i problemi nello Stretto di Suez, rischia di essere marginalizzato a favore dei porti nord Europei.

Sono queste alcune delle questioni che Confetra ha messo sul tavolo in vista delle prossime elezioni europee, raccogliendole in un manifesto che verrà inviato ai candidati di tutti i partiti italiani e che sarà la base di un nuovo Libro bianco europeo sui Trasporti e la Logistica. «Abbiamo bisogno di rimettere la logistica al centro delle scelte europee», ha esordito Carlo De Ruvo, presidente della Confederazione che raggruppa una ventina di federazioni, più un centinaio di associazioni territoriali e che abbraccia il mondo dei trasporti e della logistica.

Secondo De Ruvo, infatti, in questa legislatura sono state fatte scelte sbagliate su diversi dossier importanti che riguardano il settore, a partire dalla (poca) trasparenza che ha caratterizzato la scelta dei dati e il rapporto con le rappresentanze. Confetra chiede infatti un sistema trasparente di accesso alle informazioni del settore «per decisioni ponderate su dati autorevoli» e un albo che «certifichi l'indipendenza» per mettere un freno a scelte slegate da logiche di mercato e industriali. Tra cui, per esempio, quelle fatte sul fronte della decarbonizzazione e in particolare per l'elettrico che mette in crisi il trasporto pesante su lunghe percorrenze. Oppure l'acceleratore spinto sul trasporto ferroviario delle merci senza badare ai limiti infrastrutturali che pesano (come un macigno) sullo sviluppo della modalità che comunque andrebbe sostenuta con incentivi ad hoc, come è avvenuto in Svizzera. «In questi anni – ha ribadito De Ruvo – è mancata una visione di integrazione delle modalità di trasporto e a volte non c'è stato realismo nelle scelte».

Il nuovo corso dovrebbe ricominciare da alcuni dossier già in essere, nati però con alcuni limiti. Tra questi, quello sul trasporto combinato, che ha bisogno di indicare chiaramente incentivi per legare insieme le diverse modalità. La riforma doganale, che dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun stato. Altro tema caldo è la sostenibilità che Confetra chiede di affrontare applicando il principio della «neutralità tecnologica» utilizzando le tecnologie disponibili con tempi e obiettivi realistici. Sulla modalità stradale – si legge nel Manifesto – pesa anche il nodo infrastrutturale. Il trasporto su gomma è congestionato, mentre quello su ferro non decolla perché bloccato da colli di bottiglia, cantieri e infrastrutture inadeguate.

Tre le priorità che la Confederazione indica come prioritarie per chi andrà dall'Italia in Europa, in cima alla lista ci sono i valichi. «Pensiamo addirittura di accusare la Commissione europea – ha detto De Ruvo – di inadempienza per non aver consentito la libera circolazione delle merci». Il sistema dei valichi, da tempo claudicante, pesa sull'intero sistema economico italiano. Al secondo posto, spicca la classe dirigente: l'auspicio è che i politici che andranno in Europa facciano gli interessi dell'Italia considerando anche il sistema logistico. Al terzo posto: la centralità del Mediterraneo che, con la crisi di Suez, rischia di essere marginalizzato. «I noli per Rotterdam – spiega De Ruvo – costano meno di quelli per Genova. Molte catene logistiche si stanno rimodellando. Noi chiediamo di minimizzare questo rischio, mettendo in campo soluzioni diplomatiche a livello europeo».

Elezioni UE, Confetra lancia il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti e della Logistica Integrata

De Ruvo: “Contro la fragilità logistica necessario un nuovo Libro Bianco”

https://www.ilnautilus.it/news/2024-04-17/elezioni-ue-confetra-lancia-il-manifesto-2024-per-una-politica-europea-dei-trasporti-e-della-logistica-integrata_138002/

Roma– Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica”. Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 – Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L’obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell’Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita.

I punti del Manifesto. “Sussiste ormai un tema di “fragilità logistica” – dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo – che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l’approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull’integrazione logistica”. Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all’interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l’Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l’8% del PIL italiano.

Il contesto. A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt’altro che semplice – tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso – e di un clima di incertezza a livello europeo – il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l’impatto sui prezzi dell’energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull’inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici.

Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all’ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all’UE di promuovere un’azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. Manifesto, trasporto aereo. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall’Italia.

Manifesto, trasporto su ferro e su gomma. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

Manifesto, i valichi alpini. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria “barriera” per l’Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici.

Manifesto, la riforma doganale. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese. Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull’efficientamento logistico europeo. Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una “rete europea dei trasporti”, ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.

“Con questo Manifesto – spiega De Ruvo – vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l’approccio per singola modalità finora prevalente e l’elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi”. E continua: “Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione”. “In futuro – ha concluso De Ruvo – la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intellegibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica”.

18/04/24, 11:01

Confetra lancia il 'Manifesto 2024' per una politica europea dei trasporti e della logistica integrata - Messaggero Marittimo



Ieri alle 12:24 [Andrea Puccini](#)

Confetra lancia il 'Manifesto 2024' per una politica europea dei trasporti e della logistica integrata



Ascolta



ROMA – **Confetra**, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha presentato il **Manifesto 2024 – Per una nuova Europa**, un documento programmatico che solleva le principali sfide del settore e le urgenze da affrontare in vista delle elezioni europee. La proposta chiave è l'istituzione di una politica europea dei trasporti e della logistica integrata, attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica".

La Confederazione, che rappresenta **20 federazioni nazionali** e un centinaio di associazioni territoriali con decine di migliaia di imprese, sottolinea l'importanza di porre al centro dell'agenda politica europea la fragilità logistica attuale, insieme a una nuova visione della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci. **Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, spiega che l'approccio finora adottato si basava principalmente su una logica modale del trasporto, trascurando l'integrazione logistica.**

"Sussiste ormai un tema di **"fragilità logistica"** – dice De Ruvo – che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica". Dal **trasporto aereo** a quello su **gomma**, su **ferro** e **marittimo**.

<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-lancia-manifesto-2024-politica-europea-trasporti-logistica-integrata/>

1/10

18/04/24, 11:01

Confetra lancia il 'Manifesto 2024' per una politica europea dei trasporti e della logistica integrata - Messaggero Marittimo

dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

Il contesto. A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice – tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso – e di un clima di incertezza a livello europeo – il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici.



Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate.

Manifesto, trasporto aereo. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia.

Manifesto, trasporto su ferro e su gomma. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

Manifesto, i valichi alpini. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria "barriera" per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica "settoriale" o "bilaterale" e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

Manifesto, la decarbonizzazione. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della "neutralità tecnologica", in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici.

Manifesto, la riforma doganale. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese.

Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull'efficientamento logistico europeo.

Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti", ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.



<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-lancia-manifesto-2024-politica-europea-trasporti-logistica-integrata/>

2/10

18/04/24, 11:01 Confetra lancia il 'Manifesto 2024' per una politica europea dei trasporti e della logistica integrata - Messaggero Marittimo

"Con questo Manifesto – spiega De Ruvo – vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro – ha concluso De Ruvo – la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intellegibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica".



CONDIVIDI L'ARTICOLO



<https://www.messaggeromarittimo.it/confetra-lancia-manifesto-2024-politica-europea-trasporti-logistica-integrata/>

3/10

Mediterraneo e barriera alpina tra le priorità di Confetra in Europa

Mediterraneo e barriera alpina tra le priorità di Confetra in Europa - Shipping Italy

In vista delle elezioni di giugno, la confederazione presenta un documento programmatico a partiti e futuri decisori politici (che auspica all'altezza del ruolo)

La fragilità logistica dell'Europa, emersa con prepotenza anche con la crisi del Mar Rosso, evidenzia la necessità di nuovi strumenti di governance, di maggior trasparenza decisionale e dell'abbandono della logica del silos, in cui le istanze sono affrontate singolarmente e senza un approccio integrato. Lo ha affermato quest'oggi Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, presentando il "Manifesto 2024 – Per una nuova Europa" della confederazione, documento programmatico che intende sottoporre ai futuri decisori politici in vista delle elezioni per il Parlamento europeo in programma a giugno.

"Mancanza di trasparenza, di coordinamento e di realismo" sono stati infatti secondo Confetra i tre punti dolenti della legislatura Ue che volge al termine in materia di logistica. Guardando a ritroso, De Ruvo ha innanzitutto puntato il dito sulla discrezionalità con cui sono condotte le valutazioni di impatto socio-economico alla base dell'iniziativa legislativa europea. "Sono effettuate da enti e centri studio che non si sa come siano selezionati, a volte proposti da singoli stati membri, ci sono influenze di lobby settoriali" ha evidenziato sul tema (pur ricordando come la stessa Confetra abbia aperto un ufficio a Bruxelles proprio per darsi una voce più forte in Europa), auspicando quindi l'istituzione di un albo sottoposto a revisione periodica e più in generale un approccio in cui gli interessi dei vari stakeholder, quali enti territoriali o filiere, siano presi in considerazione in modo ponderato, sulla base cioè del loro peso in un certo stato o contesto.

Altro punto critico è stato secondo Confetra la mancanza di coordinamento, che si è riscontrata nel vedere modalità di trasporto "disciplinate singolarmente o in singoli aspetti", o nel mancato coinvolgimento della Dg Move su dossier trasversali quali quelli a tema energia, in cui la direzione trasporti si è quindi limitata a "un ruolo da passacarte" su decisioni prese altrove. "La soluzione è la creazione di task force dedicate" ha affermato quindi De Ruvo. La produzione legislativa europea secondo il presidente di Confetra è stata poi caratterizzata da "mancanza di realismo", con l'approntamento di soluzioni uniformi senza valutazioni dell'impatto su economie specifiche, una criticità riscontrabile sia in grande nell'impostazione più generale del passaggio all'elettrico, sia più in piccolo su temi quali l'introduzione del "cronotachigrafo digitale, con l'imposizione di una scadenza per la sua dotazione che non ha tenuto conto della indisponibilità di questi strumenti sul mercato".

Un approccio quindi pieno di limiti che secondo la confederazione ha portato a una generale "sciattezza nella produzione legislativa europea" che si è tradotta quindi nel fiorire di contenziosi.

Da queste premesse, Confetra ha quindi presentato quelle che ritiene dovranno essere le priorità nei programmi di chi si candiderà alle prossime europee. In cima alla lista, la confederazione ha indicato il nodo dei valichi alpini, gravati da incidenti, interruzioni ma anche dalle limitazioni al traffico quali quelle imposte sul Brennero dall'Austria: "L'Europa sul tema ha avuto un atteggiamento poncio-pilatesco" ha affermato De Ruvo, per il quale quindi la soluzione potrà essere nell'istituzione di un "organismo di coordinamento, tramite addendum alla normativa sulle reti Ten-T, su tutti i valichi alpini, dotato di potere sanzionatorio e in grado di indicare soluzioni alternative".

Altro tema chiave sarà quello della centralità del Mediterraneo, oggi messa in discussione dalla crisi del Mar Rosso. "Chiediamo innanzitutto soluzioni negoziali e diplomatiche, e altrimenti che l'Ue rafforzi le funzioni della sua missione Aspides".

Per una buona qualità dell'iniziativa legislativa europea un punto centrale sarà anche nella stessa selezione degli europarlamentari. "Che sappiano l'inglese, che studino i dossier, che siano determinati a completare la legislatura" è stata la richiesta di Confetra, che – nei giorni in cui sta emergendo il nome di Mario Draghi come possibile guida della nuova commissione – si poi spinta poi anche a tracciare l'identikit del proprio candidato ideale: "Di alto profilo, con competenze economiche, e che non dimentichi il paese di provenienza".



TRASPORTI: CONFETRA PROPONE UN MANIFESTO PER L'AGENDA EUROPEA

[Trasporti: Confetra propone un Manifesto per l'agenda europea - Borsa Italiana](#)

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 17 apr - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica". E' la proposta di Confetra, presentata oggi attraverso il "Manifesto 2024 - Per una nuova Europa", un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. "L'obiettivo - e' stato spiegato nel corso dell'iniziativa - e' chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare prioritariamente, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralita politica e operativa che merita". "Con questo Manifesto - spiega il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalita finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". "Sussiste ormai un tema di 'fragilita logistica' - spiega De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilita e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato piu su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica".

CONFETRA LANCIA IL MANIFESTO 2024 PER POLITICA EU DEI TRASPORTI

https://www.logisticamanagement.it/it/articles/20240417/confetra_lancia_il_manifesto_2024_per_politica_eu_dei_trasporti

Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica”. Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. “Sussiste ormai un tema di “fragilità logistica” - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica”. Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano. A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici. Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. Manifesto, trasporto aereo. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia. Manifesto, trasporto su ferro e su gomma. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema. Manifesto, i valichi alpini. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria “barriera” per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano. Manifesto, la decarbonizzazione. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. Manifesto, la riforma doganale. Il settore doganale presenta una sua complessità intrinseca. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese. Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017.

Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull'efficiamento logistico europeo. Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti", ma manca ancora un adeguato supporto finanziario. "Con questo Manifesto - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro - ha concluso De Ruvo - la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intellegibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica".

CONFETRA Lanciato il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti e della Logistica Integrata

<https://www.ilmondodeitrasporti.com/news/aziende/confetra-manifesto-2024-politica-europea-trasporti-logistica-integrata-21812.html>

Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha proposto oggi il lancio di una politica europea dei trasporti logicamente integrata attraverso un nuovo "Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica".

Questa proposta è stata presentata nel "Manifesto 2024 - Per una nuova Europa", un documento programmatico che evidenzia le sfide principali del settore e le urgenze da affrontare in vista delle prossime elezioni europee. Confetra rappresenta 20 federazioni nazionali e centinaia di associazioni territoriali che aggregano decine di migliaia di imprese.

L'obiettivo di Confetra è sollecitare i futuri leader politici a una mobilitazione che induca a ripensare le priorità, i metodi e la governance dell'Unione Europea, conferendo al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita.

Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, sottolinea: "Stiamo affrontando una crescente 'fragilità logistica' che deve essere al centro della nuova agenda politica europea. È necessario adottare una visione rinnovata della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, superando un approccio prevalentemente modale a favore di una maggiore integrazione logistica". Il Manifesto affronta una vasta gamma di temi, dal trasporto aereo e su strada, ferroviario e marittimo, ai valichi alpini, alla questione doganale, e pone un'attenzione particolare sulla decarbonizzazione. Inoltre, il documento discute della direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e del Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti.

La logistica e il trasporto merci in Italia sono settori fondamentali per l'Europa, con oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti. Questi settori generano un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro, corrispondente all'8% del PIL italiano.

Confetra presents 2024 manifesto to improve transport and logistics in Europe

[Confetra presents document to improve logistics \(eunews.it\)](https://eunews.it)

Frejus closed, Gotthard in fits and starts, and disputes with Austria over the Brenner Pass are a problem for Italian logistics, but the situation in the Mediterranean is no better

Brussels – Confetra, the Italian General Confederation of Transport and Logistics, held an event today (April 17) to launch its Manifesto 2024. The document outlines the sector's priorities and fragilities ahead of the European elections in June. A call for a more pragmatic and less idealistic European policy with a request from the Italian side to put more attention to the situation of the Alpine and Mediterranean crossings.

Carlo de Ruvo, President of Confetra, laid out the key principles for which the confederation is calling for action to improve the current transport situation. For de Ruvo, the first step is to read the issues related to logistics as a whole without separating them according to the means used because decisions made on one also affect the other. Confetra then brought to light the two main fragilities of the Italian system: the Alpine passes and the Mediterranean.

The logistics situation in the Alps is of particular concern: "Our goods pass through here, and Italian competitiveness depends on it," warns de Ruvo. Moreover, for Confetra's number one, "The crossings are fragile because they are often subject to blockages due to landslides, accidents, but also unilateral closures by individual countries." Emblematic is the situation at the Brenner Pass, judged disastrous, both because of the blockades imposed by Austria and the state of the infrastructure. In this regard, de Ruvo condemns the government in Vienna, arguing that it is "unacceptable that a national ban should bring a European system of interchanges to its knees," calling on future European policymakers to create an authority that can directly intervene on these issues.

For Confetra, the crossings issue is not only political but also concerns both routine and extraordinary maintenance. One example is the Gottardo, which is open in fits and starts, but the situation at the Frejus is even worse. Train circulation in the tunnel linking Italy to France is completely interrupted until the summer, forcing goods to take longer routes and thus lose competitiveness in the target markets.

If the situation in the Alps is challenging, Confetra has similar challenges in the Mediterranean. The blockage of the Suez Canal in 2021, when the ship Ever Given got stuck, and the recent Houthi attacks on vessels transiting the Red Sea have brought to light the system's weaknesses. To overcome these problems, container ships prefer to circumnavigate Africa. For de Ruvo, however, the risk of the current situation is that "emergency choices become permanent, and we as a country have only to lose from this perspective."

There are several sensitive issues on which European institutions will have to take action in the near future, also in view of the green transition. Infrastructure needs to be strengthened and improved, but for Confetra, the bridge over the Straidebate t is not fundamental: "It is a logistical measure like any other that allows us to connect Sicily to the continent. The important thing is that once a decision is made, we go ahead with it."

“Un Nuovo Corso per i Trasporti Europei: il Manifesto 2024 di Confetra. Roma”. Alessandria today

<https://alessandria.today/2024/04/17/un-nuovo-corso-per-i-trasporti-europei-il-manifesto-2024-di-confetra-roma-alessandria-today/>

Roma, 17 aprile – Nel fervore pre-elettorale, Confetra, guida e voce autorevole del settore dei trasporti e della logistica in Italia, presenta un’ambiziosa proposta: il Manifesto 2024, con l’intento di orientare la politica europea dei trasporti verso un’era di integrazione e innovazione.

Il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, illustra con passione e chiarezza la necessità di un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica” che possa rispondere alla crescente “fragilità logistica” del continente, una fragilità esacerbata da un contesto internazionale difficile e una crescente incertezza economica.

I pilastri del Manifesto emergono come risposte alle sfide attuali. Confetra mette in evidenza la necessità di un approccio che trasformi non solo la mobilità ma anche la gestione dei flussi di persone e merci, un cambiamento rispetto alla tradizionale logica modale del trasporto che finora ha prevalso.

Il settore logistico, come dimostrano le cifre fornite da Confetra, è un gigante che sostiene l’economia: oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato di circa 140 miliardi di euro, l’8% del PIL italiano. In vista delle elezioni europee, il Manifesto si propone di indirizzare l’agenda politica dell’Unione su questi temi critici, assicurando alla logistica la centralità politica e operativa che merita.

I punti del Manifesto 2024 coprono l’intero spettro della logistica, dal trasporto marittimo, che rischia di essere stravolto dalla crisi del mar Rosso, al trasporto aereo, che necessita di rilancio e di una maggiore competitività degli scali europei. Si toccano anche temi delicati come il trasporto terrestre, sia su ferro che su gomma, che soffrono di inadeguatezze strutturali e tecnologiche. Non meno importante è la questione dei valichi alpini, che vengono descritti come vere e proprie barriere logistiche.

Sul fronte della sostenibilità, il Manifesto sollecita una riflessione sulla corsa alla decarbonizzazione, suggerendo il principio della “neutralità tecnologica” per obiettivi realistici e sostenibili. Anche la riforma doganale entra nel dibattito, evidenziando la necessità di una governance che tenga conto delle catene di approvvigionamento e della complessità del tessuto socioeconomico europeo.

Nella chiusura del suo discorso, De Ruvo esorta i futuri decisori politici a superare l’approccio frammentato finora prevalente, sottolineando la necessità di una maggiore trasparenza nelle valutazioni di impatto e di un coinvolgimento attivo degli Stati membri e delle parti interessate.

Con questo manifesto, Confetra non solo disegna la rotta per un settore chiave dell’economia europea, ma si pone come avanguardia di un movimento che esige una revisione profonda delle politiche per affrontare con coraggio e lungimiranza le sfide del futuro.

Confetra indica le sue tre priorità in vista delle elezioni europee

<https://www.aircargoitaly.com/confetra-indica-le-sue-tre-priorita-in-vista-delle-elezioni-europee/>

Med, valichi alpini e una classe politica all'altezza sono indicati dalla confederazione come elementi centrali della azione del nuovo parlamento europeo. La fragilità logistica dell'Europa, emersa con prepotenza anche con la crisi del Mar Rosso, evidenzia la necessità di nuovi strumenti di governare, di maggior trasparenza decisionale e dell'abbandono della logica del silos, in cui le istanze sono affrontate singolarmente e senza un approccio integrato. Lo ha affermato quest'oggi Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, presentando il "Manifesto 2024 – Per una nuova Europa" della confederazione, documento programmatico che intende sottoporre ai futuri decisori politici in vista delle elezioni per il Parlamento europeo in programma a giugno.

"Mancanza di trasparenza, di coordinamento e di realismo" sono stati infatti secondo Confetra i tre punti dolenti della legislatura Ue che volge al termine in materia di logistica. Guardando a ritroso, De Ruvo, ha innanzitutto puntato il dito sulla discrezionalità con cui sono condotte le valutazioni di impatto socio-economico alla base dell'iniziativa legislativa europea. "Sono effettuate da enti e centri studio che non si sa come siano selezionati, a volte proposti da singoli stati membri, ci sono influenze di lobby settoriali" ha evidenziato sul tema (pur ricordando che lo scorso luglio la stessa Confetra abbia aperto un ufficio a Bruxelles proprio per darsi una voce più forte in Europa), auspicando quindi l'istituzione di un albo sottoposto a revisione periodica e più in generale un approccio in cui gli interessi dei vari stakeholder, quali enti territoriali o filiere siano presi in considerazione in modo ponderato, sulla base cioè del loro peso in un certo stato o contesto. Altro punto critico è stato secondo Confetra la mancanza di coordinamento, che si è riscontrata nel vedere modalità di trasporto "disciplinate singolarmente o in singoli aspetti", o nel mancato coinvolgimento della Dg Move su dossier trasversali quali quelli a tema energia, in cui la direzione trasporti si è quindi limitata a "un ruolo da passacarte" su decisioni prese altrove. "La soluzione è la creazione di task force dedicate". La produzione legislativa europea secondo De Ruvo è stata poi caratterizzata da "mancanza di realismo", con l'approntamento di soluzioni uniformi senza valutazioni dell'impatto su economie specifiche, una criticità riscontrabile sia in grande nell'impostazione più generale del passaggio all'elettrico, sia più in piccolo su temi quali l'introduzione del "cronotachigrafo digitale, con l'imposizione di una scadenza per la sua dotazione che non ha tenuto conto della indisponibilità di questi strumenti sul mercato". Un approccio quindi pieno di limiti che secondo la confederazione ha portato a una generale "sciatteria nella produzione legislativa europea" che si è tradotta quindi nel fiorire di contenziosi. Da queste premesse, Confetra ha quindi presentato quelle che ritiene dovranno essere le priorità nei programmi di chi si candiderà alle prossime europee. In cima alla lista, la confederazione ha indicato il nodo dei valichi alpini, gravati da incidenti, interruzioni ma anche dalle limitazioni al traffico quali quelle imposte sul Brennero dall'Austria: "L'Europa sul tema ha avuto un atteggiamento ponziopilatense" ha affermato de Ruvo, per il quale quindi la soluzione potrà essere nell'istituzione di un "organismo di coordinamento, tramite addendum alla normativa sulle reti Ten-T, su tutti i valichi alpini, dotato di potere sanzionatorio e in grado di indicare soluzioni alternative". Altro tema chiave sarà quello della centralità del Mediterraneo, oggi messa in discussione dalla crisi del Mar Rosso. "Chiediamo innanzitutto soluzioni negoziali e diplomatiche, e altrimenti che l'Ue rafforzi le funzioni della sua missione Aspides".

Per una buona qualità dell'iniziativa legislativa europea un punto centrale sarà anche nella stessa selezione degli europarlamentari. "Che sappiano l'inglese, che studino i dossier, che siano determinati a completare la legislatura" è stata la richiesta di Confetra, che – nei giorni in cui sta emergendo il nome di Mario Draghi come possibile guida della nuova commissione – si poi spinta poi anche a tracciare l'identikit del proprio candidato ideale: "Di alto profilo, con competenze economiche, e che non dimentichi il paese di provenienza".

Manifesto 2024 Per una nuova Europa

[Manifesto 2024 Per una nuova Europa \(17.04.2024\) \(radoradicale.it\)](https://www.radoradicale.it/manifesto-2024-per-una-nuova-europa-17-04-2024)

Interviene Carlo de Ruvo (Presidente Confetra).

Registrazione video della conferenza stampa dal titolo "Manifesto 2024 Per una nuova Europa" che si è tenuta a Roma mercoledì 17 aprile 2024 alle ore 11:00.

La conferenza stampa è stata organizzata da Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

Tra gli argomenti discussi: Trasporti.

La registrazione video della conferenza stampa dura 39 minuti.

La conferenza stampa è disponibile anche nel solo formato audio.

Confetra lancia il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti e della Logistica Integrata

https://www.transportonline.com/notizia_58798_Confetra-lancia-il-Manifesto-2024-per-una-Politica-Europea-dei-Trasporti-e-della-Logistica-Integrata.html

De Ruvo: "Contro la fragilità logistica necessario un nuovo Libro Bianco".

ROMA - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo "**Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica**". Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a **ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione**, per dare al settore della logistica la **centralità politica e operativa** che merita.

I punti del Manifesto. *"Sussiste ormai un tema di "fragilità logistica" - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica".* Dal **trasporto aereo** a quello su **gomma**, su **ferro** e **marittimo**, dai **valichi alpini** alla questione **doganale**, ma anche il tema della **decarbonizzazione** e poi un focus sul nuovo testo relativo alla **direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri** e sul **Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti**: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta **oltre 81.000 imprese** e circa **1 milione di addetti** per un fatturato complessivo di circa **140 miliardi di euro** che rappresenta **l'8% del PIL italiano**.

Il contesto. A monte delle richieste, una situazione di **fragilità logistica europea** che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con **conseguenze negative sui traffici. Manifesto, trasporto marittimo.** Tra i punti all'ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all'UE di promuovere un'azione di policy che affronti il tema della **competitività** della navigazione e dei porti e quello della **sostenibilità** su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. **Manifesto, trasporto aereo.** Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la **competitività** dei propri scali aeroportuali, attraverso la **semplificazione** di

procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall'Italia. **Manifesto, trasporto su ferro e su gomma.** Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della **decarbonizzazione**, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di **adeguamento tecnologico** dei mezzi ma è soprattutto il **nodo infrastrutturale** il problema. **Manifesto, i valichi alpini.** I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria "barriera" per l'Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica "settoriale" o "bilaterale" e deve diventare una **questione di interesse strategico europeo**. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell'Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano. **Manifesto, la decarbonizzazione.** Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della **"neutralità tecnologica"**, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. **Manifesto, la riforma doganale.** Il settore doganale presenta una sua **complessità intrinseca**. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese. **Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri.** Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull'**efficientamento logistico europeo**. **Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti.** Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla **costruzione di una "rete europea dei trasporti"**, ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.

"Con questo Manifesto - spiega De Ruvo - vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l'approccio per singola modalità finora prevalente e l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi". E continua: "Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione". "In futuro - ha concluso De Ruvo - la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica".

All'Authority dei Trasporti il primo round della lite con gli spedizionieri Confetra, Fedespedi, Alsea, Spediporto (con Anita) vogliono evitare il pagamento del contributo agganciandosi all'esenzione ottenuta dagli autotrasportatori

<https://www.shippingitaly.it/2024/04/17/allauthority-dei-trasporti-il-primo-round-della-lite-con-gli-spedizionieri/>

Il tentativo delle associazioni di categoria degli spedizionieri di evitare il pagamento del contributo annuale all'Autorità di regolazione dei trasporti si è rivelato in prima battuta fallimentare. Il Tar del Piemonte (Art ha sede a Torino) ha infatti respinto l'istanza di sospensione (con l'obiettivo di annullarla nel merito) della delibera con cui il Garante a fine del 2023 ha individuato le categorie tenute al pagamento del contributo. A presentarla sono state Confetra, Fedespedi, Alsea, Spediporto e Anita, eccependo – si evince dalla lettura dell'ordinanza del Tar – che la previsione di assoggettare al contributo le imprese che esercitano “servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica” (questa la parte della delibera di Art ritenuta lesiva dalle suddette associazioni) contrasterebbe con l'esclusione del settore dell'autotrasporto dalla debenza del contributo, [decisa dal Governo lo scorso agosto](#). Tesi respinta dai giudici, dal momento che la delibera, alla riga precedente a quella ‘sotto accusa’, “espressamente esclude dalla platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo ART le imprese che svolgano servizi di spedizione *affidenti al trasporto merci su strada*”. Inoltre la supposta lesività “assume carattere meramente eventuale, in quanto correlata alla possibilità che l'Autorità intenda, per suo tramite, eludere la recente novella e porre il contributo Art a carico di imprese operanti nel settore dell'autotrasporto merci”. Cioè, se anche Art volesse aggirare la norma e far pagare gli autotrasportatori, non lo ha ancora fatto concretamente e l'atto impugnato non basta a pensare che intenda farlo. Da ultimo, scrivono i giudici, “la lamentata incertezza” sull'ancillarità di un servizio rispetto al trasporto è stata dissipata dalle sentenze dello stesso Tar Piemonte e dal Consiglio di Stato: menzionata fra l'altro [quella che un mese fa ha](#) stabilito la debenza del contributo in proprio da parte delle agenzie marittime, prestatori di “servizi che si pongano in rapporto di stretta ancillarità e inerenza, ossia di strumentalità necessaria sul piano economico e giuridico, a quello prestato dai vettori”, come tali da assoggettarsi appunto al contributo secondo il legislatore.

Confetra lancia il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti

<https://www.primomagazine.net/2024/04/confetra-lancia-il-manifesto-2024-per.html>

18 aprile 2024 - Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica”. Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata oggi attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. I punti del Manifesto.

“Sussiste ormai un tema di “fragilità logistica” - dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo - che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica”.

Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

A monte delle richieste, una situazione di fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale tutt'altro che semplice - tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso - e di un clima di incertezza a livello europeo - il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con conseguenze negative sui traffici.

Confetra presenta il Manifesto 2024 per il rilancio europeo della logistica

<https://www.vadoetornoweb.com/confetra-presenta-il-manifesto-2024-per-il-rilancio-europeo-della-logistica/>

“Sussiste ormai un tema di fragilità logistica”, dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo, “che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l’approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull’integrazione logistica”. Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ha presentato, attraverso il Manifesto 2024 – Per una nuova Europa, la proposta di lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica”. L’obiettivo è, in vista delle elezioni europee, di chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell’Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita.

I punti del Manifesto di Confetra

“Sussiste ormai un tema di fragilità logistica”, dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo, “che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l’approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull’integrazione logistica”.

Tra i punti all’ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all’UE di promuovere un’azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate. Un altro punto fondamentale per Confetra, quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la competitività dei propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall’Italia. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria “barriera” per l’Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano. Anche il tema della devarbonizzazione va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici.

“Con questo Manifesto”, spiega De Ruvo, “vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l’approccio per singola modalità finora prevalente e l’elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi. (...) In futuro – ha concluso De Ruvo – la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intellegibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica”.

Il Manifesto di Confetra per superare le fragilità della logistica

<https://www.logisticanews.it/il-manifesto-di-confetra-per-superare-le-fragilita-della-logistica/>

Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica” è la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, presentata attraverso il Manifesto 2024 – Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L’obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell’Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita. Affrontare la fragilità logistica “Sussiste ormai un tema di “fragilità logistica” – dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo – che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l’approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull’integrazione logistica”. Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. All’interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l’Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l’8% del PIL italiano. Le richieste del manifesto di Confetra Le richieste di Confetra vanno lette sullo sfondo di un contesto internazionale complesso e di un clima di incertezza a livello europeo che hanno conseguenze negative sui traffici e riguardano i seguenti punti: Trasporto marittimo: Confetra chiede all’UE di promuovere un’azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti e quello della sostenibilità su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate e che sta vivendo gli effetti di una crisi, quella del Mar Rosso, che rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Trasporto aereo: la richiesta riguarda la promozione di interventi per la competitività degli propri scali aeroportuali, attraverso la semplificazione di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall’Italia.

Trasporto su ferro e su gomma: anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della decarbonizzazione, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi ma è soprattutto il nodo infrastrutturale il problema.

Valichi alpini: i valichi alpini rappresentano una vera e propria “barriera” per l’Italia. Questo tema, però, deve uscire secondo Confetra da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una questione di interesse strategico europeo. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

Decarbonizzazione: il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici. Riforma doganale: la nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese. Direttiva sul trasporto combinato: da ricontestualizzare con una riflessione sull’efficientamento logistico europeo.

Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, il regolamento sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla costruzione di una “rete europea dei trasporti”, ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.

Tar Piemonte respinge sospensione tributo Art per spedizionieri

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/logistica/tar-piemonte-respinge-sospensione-tributo-art-per-spedizionieri/>

Dopo gli autotrasportatori, anche gli spedizionieri hanno presentato un ricorso al Tar del Piemonte per chiedere in prima battuta la sospensione e poi l'annullamento del pagamento del contributo annuale all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Ma mentre i vettori stradali hanno vinto questa battaglia (anche in altre sedi giudiziarie), per ora gli spedizionieri incassano un primo "no". Infatti, i giudici amministrativi hanno respinto la richiesta di sospensione. Ora si attende in giudizio di merito. Le associazioni che hanno presentato il ricorso sono Confetra, Fedespediti, Alsea, Spediporto e Anita.

Trasporto cargo aereo in Italia: pubblicata la Nota Ufficio Studi Confetra

https://www.transportonline.com/notizia_58808_Trasporto-cargo-aereo-in-Italia:-pubblicata-la-Nota-Ufficio-Studi-Confetra.html

Necessarie politiche che rendano più competitivo il settore.

Il trasporto aereo cargo si trova oggi ad affrontare diverse sfide, che vanno dalla transizione green alla definizione delle nuove rotte della mobilità delle merci. In Italia, in particolare, il settore, che è strategico per l'export e, quindi, per l'economia nazionale, ha bisogno di politiche che lo rendano più competitivo ed in grado di offrire servizi in linea con le caratteristiche proprie del trasporto aereo: efficienza, velocità, affidabilità/sicurezza, puntualità.

Confetra: il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti e della Logistica Integrata

<https://trasportale.it/confetra-manifesto-2024politica-europea-trasporti-logistica-integrata/>

Lanciare una politica europea dei trasporti logisticamente integrata attraverso un nuovo “Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica”. Questa la proposta di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata nei giorni scorsi attraverso il [Manifesto 2024 – Per una nuova Europa](#), un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee.

L’obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell’Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita.

I punti del Manifesto

“Sussiste ormai un tema di **“fragilità logistica”** – dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo – *che va affrontato e posto al centro della nuova agenda politica europea, insieme a una visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci, modificando l’approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull’integrazione logistica*”. Dal **trasporto aereo** a quello su **gomma**, su **ferro** e **marittimo**, dai **valichi alpini** alla questione **doganale**, ma anche il tema della **decarbonizzazione** e poi un focus sul nuovo testo relativo alla **direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri** e sul **Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti**: all’interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l’Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta **oltre 81.000 imprese** e circa **1 milione di addetti** per un fatturato complessivo di circa **140 miliardi di euro** che rappresenta l’**8% del PIL italiano**.

Il contesto. A monte delle richieste, una situazione di **fragilità logistica europea** che risente anche di un contesto internazionale tutt’altro che semplice – tra le guerre di Ucraina e Palestina, ma anche nel Mar Rosso – e di un clima di incertezza a livello europeo – il rischio di revisione al ribasso delle prospettive economiche, il timore di interruzione degli approvvigionamenti, l’impatto sui prezzi dell’energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull’inflazione. Tutto questo, ha portato la catena logistica ancora una volta davanti a uno shock inatteso con **conseguenze negative sui traffici**.

Manifesto, trasporto marittimo. Tra i punti all’ordine del giorno, quello sul trasporto marittimo. La persistenza della crisi che sta interessando il mar Rosso rischia di generare cambiamenti strutturali nella logistica italiana ed europea. Per questo, Confetra chiede all’UE di promuovere un’azione di policy che affronti il tema della **competitività** della navigazione e dei porti e quello della **sostenibilità** su basi più perseguibili, rispetto ad un settore fortemente hard to abate.

Manifesto, trasporto aereo. Un altro punto fondamentale per [Confetra](#), quello legato al trasporto aereo, per cui la confederazione chiede di promuovere interventi per la **competitività** dei propri scali aeroportuali, attraverso la **semplificazione** di procedure doganali, adeguamenti infrastrutturali e una pianificazione di rilancio del cargo aereo, a cominciare dall’Italia.

Manifesto, trasporto su ferro e su gomma. Anche il trasporto terrestre risulta inadeguato, soprattutto a fronteggiare una domanda crescente. Sul trasporto stradale, in particolare, pesa molto il discorso della **decarbonizzazione**, mentre su quello ferroviario sussistono problemi di **adeguamento tecnologico** dei mezzi ma è soprattutto il **nodo infrastrutturale** il problema.

Manifesto, i valichi alpini. I valichi alpini, poi, rappresentano una vera e propria “barriera” per l’Italia. Questo tema, però, deve uscire da una logica “settoriale” o “bilaterale” e deve diventare una **questione di interesse strategico europeo**. È quindi essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano.

Manifesto, la decarbonizzazione. Altro tema caldo, quello legato alla sostenibilità. Nei trasporti e nella logistica, la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Per questo, il tema va profondamente ripensato e posto in essere il principio della “**neutralità tecnologica**”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici.

Manifesto, la riforma doganale. Il settore doganale presenta una sua **complessità intrinseca**. La nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento, le competenze e le dotazioni tecnologiche di ciascun Stato membro, così come il tessuto socioeconomico europeo, perlopiù costituito da piccole e medie imprese.

Manifesto, la revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci tra Stati membri. Tra le questioni di attualità, anche il nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato presentato dalla Commissione a novembre 2023, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. Tale proposta va, però, ricontestualizzata con una riflessione sull’**efficientamento logistico europeo**.

Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti. Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, infine, il Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sta per entrare in vigore, aggiungendo un tassello fondamentale alla **costruzione di una “rete europea dei trasporti”**, ma manca ancora un adeguato supporto finanziario.

*“Con questo Manifesto – spiega **De Ruvo** – vogliamo chiedere ai nuovi decisori politici di superare l’approccio per singola modalità finora prevalente e l’elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi”. E continua: “Il prossimo ciclo istituzionale dovrà riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari, in modo da dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, e rivedere il meccanismo degli atti delegati e di esecuzione, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione”. “In futuro – ha concluso De Ruvo – la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate, attraverso una metodologia di calcolo, pesi ponderati e Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica”.*

Idee e sollecitazioni per il settore



Un Manifesto rivolto all'Ue per il futuro del trasporto

Trasporti, **Confetra** lancia il Manifesto per la politica Ue

>> Lanciare una politica europea dei trasporti logicamente integrata attraverso un nuovo «Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica». Questa la proposta di **Confetra**, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che associa 20 federazioni nazionali e un centinaio di associazioni territoriali a cui fanno capo decine di migliaia di imprese, presentata attraverso il Manifesto 2024 - Per una nuova Europa, un documento programmatico che racconta i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare a pochi mesi dalle elezioni europee. L'obiettivo è chiedere ai futuri decisori politici una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance

dell'Unione, per dare al settore della logistica la centralità politica e operativa che merita

Diversi temi

Dal trasporto aereo a quello su gomma, su ferro e marittimo, dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da **Confetra** ci sono i principali nodi di un settore strategico per l'Europa. Il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia conta oltre 81.000 imprese, circa 1 milione di addetti e un fatturato di circa 140 miliardi di euro.

<https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:EU:4f8e1357-d1da-4bcf-90a5-2b7a5fdf65a8>

LA CRISI DEL MAR ROSSO E LA RIFORMA DEI PORTI

<https://www.quotidianodelsud.it/gli-editoriali/infrastrutture/2024/04/28/la-crisi-del-mar-rosso-e-la-riforma-dei-porti>

La crisi del Mar Rosso mette in evidenza la necessità di una riforma dei porti ma soprattutto l'importanza del settore del trasporto merci. Non sottovalutiamo una denuncia formale avanzata pochi giorni fa dalla Confetra, l'associazione che raggruppa i più importanti operatori logistici, una denuncia presente in un manifesto per una nuova Europa. La Confetra è infatti consapevole di quanto sia importante e determinante la riforma che porterà a cambiamenti sostanziali del ruolo e delle funzioni del nuovo Parlamento europeo. In particolare la Confetra è giustamente preoccupata che si ridimensioni l'attenzione su un settore, quello del trasporto delle merci, che in Italia dispone di oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro, un valore che rappresenta l'8% del Prodotto Interno Lordo. Questi dati da soli denunciano che una sottovalutazione del settore o un ridimensionamento delle componenti che consentono, proprio attraverso le attività ordinarie, la efficienza e la funzionalità dell'intero processo logistico, mettono in crisi la crescita economica del Paese. A tale proposito il Presidente della Confetra Carlo De Ruvo ha tirato in ballo i comportamenti istituzionali a scala nazionale e comunitarie definendoli: "scelte giuste di principio ma velleitarie nel modo in cui sono state proposte"; a tale proposito sempre De Ruvo ha ribadito: "Una visione ossessiva dell'importanza del trasporto ferroviario e dell'elettrico pur sapendo che da una parte il ferroviario necessita di grossi investimenti e tempi purtroppo lunghi nell'agenda di molti Paesi e che l'elettrico è prodotto in gran parte in modo non sostenibile spesso non in Europa ed è ancora molto costoso". In modo esplicito la Confetra nel suo documento fa presente che oggi l'Europa è poco autorevole, ha poca forza nel dare concreta attuazione alle scelte ed ha relazioni problematiche con i principali Paesi inquinatori. E, in modo esplicito, Confetra indica tre priorità nazionali: Il nodo dei valichi alpini ed in particolare la controversia tra l'Italia e l'Austria ed è davvero assurdo pensare che, con le sue decisioni, l'Austria stia creando un danno solo al nostro Paese ma invece sta compromettendo la crescita di tutti i Paesi della Unione Europea. Tra l'altro la Confetra fa presente che il 30% dell'interscambio italiano passa attraverso i valichi alpini e quindi la competitività del Made in Italy dipende dalla misurabile funzionalità di tali colli di bottiglia e che è pura follia non disporre di procedure che garantiscano il coordinamento dei transiti in modo da prevedere e possibilmente ridimensionare i tempi di manutenzione straordinaria e ordinaria. Altro elemento critico è quello relativo alla revisione della direttiva sul trasporto combinato; una Direttiva che, secondo Confetra, va ricontestualizzata tenendo conto, una volta per tutte, di un efficientamento logistico a scala europea e non di un rafforzamento funzionale di singole realtà all'interno di alcune aree; una simile scelta crea aree forti ed aree deboli e, automaticamente a mio avviso, mette in crisi le supply chain di alcune filiere merceologiche e rischia, nel tempo, di penalizzare anche i margini prodotti da tale modalità. La crisi nel mar Rosso deve diventare un altro tema che ormai rischia di trasformarsi in un evento che perde le sue caratteristiche di fenomeno temporaneo e che quindi impone una immediata attenzione del Governo per una rivisitazione sostanziale della nostra offerta portuale. Di questi tre punti, tutti senza dubbio da approfondire e da meditare attentamente, quello che rappresenta senza dubbio un vero allarme è quello relativo alla emergenza generata dagli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso; una emergenza che impone, con la massima urgenza, una riforma organica della nostra offerta portuale ed interportuale. È davvero preoccupante che dopo un anno e mezzo dal suo insediamento il Governo non abbia finora prodotto nulla per definire le basi di un nuovo strumento legislativo che tenga conto, intanto, del rischio che la emergenza "[Mar Rosso](#)" possa rivedere integralmente la funzionalità dei nostri porti transhipment e, al tempo stesso, consentire ai vari soggetti responsabili della gestione dei sistemi portuali di disporre di una autonomia decisionale e finanziaria che li renda davvero manager per imbastire accordi strategici con realtà portuali italiane e di Paesi del Bacino

del Mediterraneo interni ed esterni alla Unione Europea. Ma soprattutto si dia corso ad un processo di integrazione funzionale tra la offerta portuale e quella interportuale; una offerta che allo stato non esiste e, in molti casi, molte realtà portuali non sono ancora collegate in modo adeguato con gli interporti. Ma questo giusto e utilissimo atto portato avanti dalla Confetra penso debba essere supportato anche da dati che facciano comprendere all'attuale Governo quale sia il danno che annualmente il Paese subisce per l'assenza di una offerta infrastrutturale adeguata nell'intero comparto logistico.

Pochi mesi fa ho riportato i risultati prodotti dall'Istituto di ricerca "Divulga" della Coldiretti: nel 2022 il danno causato da tale grave carenza nell'offerta ha prodotto un danno al Paese di 92 miliardi di euro; in realtà un danno di oltre il 5% del PIL. Tutti, dico tutti, hanno condiviso tale allarme, nessuno ha messo in dubbio la validità del dato. Finora però non ho letto e non ho avuto modo di leggere proposte organiche oltre quelle legate alla accelerazione delle opere infrastrutturali del PNRR; cioè non ho letto interventi urgenti per intervenire direttamente nei processi logistici, nelle attività puramente gestionali.

Ricordo ancora una volta che questa complessa ed articolata tematica debba essere presente sia nella Nota di Aggiornamento del Documento di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza, sia nella Legge di Stabilità 2025. Ha ragione la Confetra: il nuovo Parlamento europeo potrà davvero richiedere un riassetto organico dell'intera offerta logistica della Unione Europea e noi rischiamo di non essere adeguatamente pronti in quanto non siamo e non saremo una tessera funzionale di un simile mosaico strategico; un mosaico che, ripeto, il nuovo Parlamento europeo vorrà attuare.

«La Darsena Europa arriverà ma intanto dobbiamo resistere»

Gloria Dari (Confetra) analizza problemi e prospettive dei traffici



Gloria Dari
vicepresidente
Confetra
Toscana

Livorno «È bene ribadire che il porto è un anello di una lunga filiera logistica e che, poiché è un anello fondamentale e centrale, la sua efficienza e i suoi collegamenti sono di fondamentale importanza per la merce, per la logistica e per l'industria». A parlare è Gloria Dari, vicepresidente di Confetra (confederazione generale italiana dei Trasporti e della Logistica) Toscana con delega ai porti. «I cambiamenti - prosegue - sono sempre più repentini e incontrollabili e fanno sì che le aziende oggi, specie in ambito industriale e logistico, debbano poter far conto sulla perfetta efficienza del sistema in cui operano. L'impatto della crisi in Medio Oriente è certamente molto più grave e preoccupante, visti anche gli sviluppi tra sabato e domenica appena trascorsi, di quanto già occorso ed in essere a causa del conflitto in Ucraina. Si è però dimostrato, se ve n'era bisogno, che gli armatori liner hanno una reazione velocissima per riorganizzare i propri servizi, salvaguardando i propri investimenti e utili. Non credo che, nello scenario attuale - va avanti - potremo attenderci nel breve o brevissimo che i servizi full container e merci varie (ma anche car carrier), riprendano il passaggio da Suez, la cui importanza strategica per i traffici East-west è fondamentale. Il passaggio dal Capo di Buona Speranza ha da un lato dilatato di molto le rese (10-15 giorni in più ndr), dall'altro provocato sia un aumento dei noli marittimi (oggi sembrano essersi stabilizzati); ma anche una maggiore attenzione ai porti hub: Tanger Med, Algeciras, Valencia, Gioia Tauro e Pireo ove l'Armatore Cosco detiene il controllo tmf container e in futuro probabilmente Damietta (vedi investimenti di Hapag Lloyd)».

In tutto questo «nessun analista credo possa oggi prevedere con certezza gli sviluppi nel



lungo periodo ma, sicuramente, il tempo che ci separa dalla ultimazione dei lavori per la Darsena Europa è ancora lungo e quindi gli scenari saranno nuovamente modificati. Restano però alcuni dati di fatto molto importanti da considerare: 1) tutti i servizi liner diretti che operano sulle maggiori tratte east-west e north-south, sia in campo full container che in altri settori quali forestali o car carrier, utilizzano navi con portata notevole e, pertanto, i porti che le accolgono debbono avere i necessari requisiti fisici; 2) i collegamenti ferroviari e viari restano un fattore determinante nella scelta dei Vettori, per i porti inclusi nei loro servizi di linea; 3) circa il 90% del commercio mondiale, in termini di volumi, ed il 70% in termini di valore (dati Unctad), avviene via mare; 4) di tali volumi è bene sottolineare che in particolare il trasporto in con-

Una veduta dall'alto del porto di Livorno

tainer è quello più utilizzato dalla manifattura, dalle industrie: nel 2023, a livello globale, sono stati movimentati circa 180 milioni di teus, pari a circa 15 milioni di teus al mese (fonte Dynaliner ndr)».

La Darsena Europa - conclude - avrà, pertanto e sicuramente, «un ruolo strategico per l'economia e la logistica del territorio; ma, in attesa della sua realizzazione, è necessario porre la massima attenzione e dare la massima urgenza e priorità alla realizzazione di altre opere: il completamento del micro tunnel, l'allargamento del canale d'accesso al porto di Livorno; la resecazione della banchina Tripoli, opera necessaria per la manovra di evoluzione delle navi neo panamax; i dragaggi e la cura di questi; i collegamenti viari e soprattutto intermodali / ferroviari».

F.L.

<https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:eu:a833aa0f-223d-4a07-a933-e38ea2f05be2>

**Confetra, 'imprese di spedizione non sono soggette all'Art' Confetra, 'imprese di spedizione non sono soggette all'Art'
'Tar Piemonte si è espresso negativamente, delibera illegittima'**

(ANSA) - ROMA, 24 APR - Confetra nel mese di marzo ha impugnato al Tar Piemonte la delibera Art 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. In un'ordinanza del 17 aprile, spiega Confetra, il Tar si è espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso. "Prendiamo atto della decisione del Tar - dichiara il presidente Confetra Carlo De Ruvo - ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima". "Quella delibera - prosegue De Ruvo - ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i "servizi di spedizione" e i "servizi ancillari" al trasporto nonché alla logistica". In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal Mit e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'Art, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi". "Confetra - conclude De Ruvo - oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'Art e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse".

Art, Confetra: prendiamo atto decisione Tar ma delibera illegittima Art, Confetra: prendiamo atto decisione Tar ma delibera illegittima Solleciteremo Governo su odg Parlamento per estendere esclusioni

Roma, 24 apr. (askanews) - Confetra in una nota annuncia di prendere atto della decisione del Tar del Piemonte che si espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva presentata dalla confederazione sulla delibera Art nella quale l'Autorità, in merito al pagamento del contributo per il 2024, ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

"Prendiamo atto della decisione del Tar - dichiara il presidente Confetra Carlo De Ruvo - ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima".

"Quella delibera - prosegue De Ruvo - ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i "servizi di spedizione" e i "servizi ancillari" al trasporto nonché alla logistica". In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

"Confetra - conclude De Ruvo - oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'Art e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse".

Logistica: Confetra, governo si impegni per esclusione spedizionieri da pagamento Art

Roma, 24 apr. (LaPresse) - Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. In un'ordinanza del 17 aprile il Tar si è espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso. "Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima". "Quella delibera – prosegue De Ruvo - ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i "servizi di spedizione" e i "servizi ancillari" al trasporto nonché alla logistica". In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi. "Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse".

Confetra: spedizionieri non sono soggetti all'ART. Nonostante la decisione del Tar, andiamo avanti

[Confetra: spedizionieri non sono soggetti all'ART. Nonostante la decisione del Tar, andiamo avanti - Ferpress](#)

(FERPRESS) – Roma, 24 APR – Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

Confetra, De Ruvo: "spedizionieri non sono soggetti all'ART, nonostante la decisione del Tar, andiamo avanti"**Il presidente di categoria: "Riteniamo la delibera totalmente illegittima"**

<https://telenord.it/confetra-de-ruvo-spedizionieri-non-sono-soggetti-all-art-nonostante-la-decisione-del-tar-andiamo-avanti-71598>

Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

"Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima".

"Quella delibera – prosegue De Ruvo – ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i "servizi di spedizione" e i "servizi ancillari" al trasporto nonché alla logistica". In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgano per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

"Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse".

Contributo ART per spedizionieri, illegittimo secondo Confetra

https://www.transportonline.com/notizia_58850_Contributo-ART-per-spedizionieri,-illegittimo-secondo-Confetra.html

L'associazione continuerà la battaglia sia in ambito giudiziario che politico.

Confetra ha presentato un ricorso al TAR Piemonte contro la delibera ART 194/2023 che prevede il pagamento del contributo per il 2024 anche da parte degli spedizionieri. Il TAR ha respinto l'istanza cautelare di sospensiva, rinviando la discussione sul ricorso al merito.

Il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, ha dichiarato che nonostante la decisione del TAR, il sindacato continuerà a contestare la delibera poiché la considera totalmente illegittima.

La delibera dell'ART ha esteso l'obbligo di contribuzione anche alle imprese che svolgono servizi di spedizione e servizi ancillari al trasporto e alla logistica. Confetra sostiene che l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, che per legge è escluso dal pagamento del contributo per il 2024, con queste due nuove categorie che operano nel libero mercato e che sono già regolate da altre amministrazioni competenti, tra cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Confetra intende continuare la battaglia sia in ambito giudiziario che politico. Sul piano politico, il sindacato solleciterà il governo affinché dia attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che chiede la valutazione dell'opportunità di estendere l'esclusione dall'ART e dal relativo onere contributivo anche ad altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività ad esse connesse.

Confetra: le imprese di spedizione non sono soggette all'ART

<https://www.primomagazine.net/2024/04/confetra-le-imprese-di-spedizione-non.html>

25 aprile 2024 - Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

“Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”.

“Quella delibera – prosegue De Ruvo - ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”.

In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgano per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

“Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse”.

Confetra, De Ruvo: “Delibera TAR illegittima, gli spedizionieri non sono soggetti all’ART”**[Confetra, De Ruvo: "Delibera TAR illegittima, gli spedizionieri non sono soggetti all'ART" - Corriere Marittimo](#)**

ROMA – Il Tar Piemonte si è recentemente espresso negativamente sull’istanza cautelare di sospensiva impugnata da Confetra nel mese di marzo. Il Tribunale Regionale ha rinviato all’esame di merito la discussione sul ricorso alla delibera ART 194/2023 che ha inserito anche gli spedizionieri tra i soggetti tenuti al pagamento del contributo per il 2024.

“Prendiamo atto della decisione del TAR – ha fatto sapere in una nota il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo– ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”.

“Quella delibera – ha specificato De Ruvo – ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”. In questo modo l’ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell’autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l’autotrasporto dalle competenze regolatorie dell’ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l’Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

“Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all’ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l’opportunità di estendere l’esclusione dalla competenza dell’ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse”.

Confetra: le imprese di spedizione non sono soggette all'ART

Confetra: le imprese di spedizione non sono soggette all'ART - il nautilus

Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

“Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”.

“Quella delibera – prosegue De Ruvo – ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”. In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

“Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse”.

Anche gli spedizionieri non vogliono pagare l'ART

Nei giorni scorsi il Tar Piemonte ha respinto l'impugnativa di Confetra sul tributo annuale all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. De Ruvo: "Andiamo avanti, la delibera è illegittima"

<https://www.informazionimarittime.com/post/anche-gli-spedizionieri-non-vogliono-pagare-l-art>

Contrariamente agli autotrasportatori, gli spedizionieri dovrebbero pagare il tributo annuale all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). O almeno è la conseguenza (momentanea) della decisione del Tar del Piemonte che ha respinto nei giorni scorsi l'impugnativa di Confetra della delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024, la quale ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

«Prendiamo atto della decisione del Tar – afferma il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima. Quella delibera ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i "servizi di spedizione" e i "servizi ancillari" al trasporto nonché alla logistica».

Secondo Confetra l'ART ha «arbitrariamente sostituito» il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal ministero delle Infrastrutture e da altre amministrazioni competenti. Confetra, in sostanza, oppone le stesse motivazioni degli autotrasportatori, trattandosi di due categorie distinte ma che lavorano nello stesso ambito, la movimentazione delle merci. A quanto pare, però, almeno secondo il Tar Piemonte, le ragioni dell'autotrasporto non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari. «Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse».

Confetra: “Le imprese di spedizione non sono soggette all’ART”

[Confetra: "Le imprese di spedizione non sono soggette all'ART" - Messaggero Marittimo](#)

ROMA - Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull’istanza cautelare di sospensiva, rinviando all’esame di merito la discussione sul ricorso. “Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”. “Quella delibera – prosegue De Ruvo - ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”. In questo modo l’ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell’autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per ... (Articolo intero per abbonati)

De Ruvo (Confetra) Insiste: “Le Imprese Di Spedizione Non Sono Soggette All’ ART”

<https://portlogisticpress.it/de-ruvo-confetra-insiste-le-imprese-di-spedizione-non-sono-soggette-all-art/>

Torino – Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri.

Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull’istanza cautelare di sospensiva, rinviando all’esame di merito la discussione sul ricorso.

“Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”.

“Quella delibera – prosegue De Ruvo – ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”. In questo modo l’ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell’autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l’autotrasporto dalle competenze regolatorie dell’ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l’Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

“Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all’ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l’opportunità di estendere l’esclusione dalla competenza dell’ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse”.

Confetra: le imprese di spedizione non sono soggette all'ART 194/2023

<https://www.seareporter.it/confetra-le-imprese-di-spedizione-non-sono-soggette-allart-194-2023/>

Confetra nel mese di marzo ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART 194/2023 sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

“Prendiamo atto della decisione del TAR – dichiara il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”.

“Quella delibera – prosegue De Ruvo – ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”. In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

“Confetra – conclude De Ruvo – oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse”.

ART: Confetra, contributo illegittimo per il settore spedizioni

<https://www.toptrade.it/categorie-funzionali/home-page/art-confetra-contributo-illegittimo-per-il-settore-spedizioni/>

Condividiamo il commento del Presidente Confetra, Carlo De Ruvo, relativo alla delibera dell'ART 194/2023

Confetra nel mese di marzo ha impugnato al **TAR Piemonte** la delibera **ART 194/2023** sul pagamento del contributo per il 2024 che ha inserito tra i soggetti tenuti al pagamento anche gli spedizionieri. Il Tar si è recentemente espresso negativamente sull'istanza cautelare di sospensiva, rinviando all'esame di merito la discussione sul ricorso.

*“Prendiamo atto della decisione del TAR”, dichiara il **Presidente Confetra, Carlo De Ruvo**, “ma andiamo avanti per la nostra strada in quanto riteniamo la delibera totalmente illegittima”.*

*“Quella delibera”, prosegue **Carlo De Ruvo**, “ha aggiunto tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese che esercitano i “servizi di spedizione” e i “servizi ancillari” al trasporto nonché alla logistica”.*

In questo modo l'ART ha arbitrariamente sostituito il settore dell'autotrasporto merci, escluso per legge dalla contribuzione per il 2024, con due nuove categorie che operano nel libero mercato e che risultano già ampiamente regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Se queste motivazioni sono valse ad escludere l'autotrasporto dalle competenze regolatorie dell'ART, non si comprende per quale motivo le stesse motivazioni non valgono per le attività di spedizione e dei servizi ancillari che invece l'Autorità ora assoggetta per la prima volta agli obblighi contributivi.

*“Confetra”, conclude **Carlo De Ruvo**, “oltre a proseguire la partita sul piano giudiziario, sul piano politico solleciterà il Governo a dare attuazione all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che lo impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART e dal relativo onere contributivo anche alle altre attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e alle attività accessorie e ad esse connesse”.*