



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Giugno 2024

## Carlo De Ruvo: cosa si aspetta Confetra dal nuovo Parlamento Europeo

[https://www.ilnautilus.it/news/2024-06-04/carlo-de-ruvo-cosa-si-aspetta-confetra-dal-nuovo-parlamento-europeo\\_141646/](https://www.ilnautilus.it/news/2024-06-04/carlo-de-ruvo-cosa-si-aspetta-confetra-dal-nuovo-parlamento-europeo_141646/)

Il presidente di Confetra definisce le priorità, il metodo e la governance dell'Unione per dare al comparto della logistica la necessaria centralità politica ed operativa

Presidente De Ruvo, il Manifesto Europeo 2024 che avete pubblicato definisce quelle che per la vostra Associazione dovranno essere le priorità, il metodo e la governance dell'Unione per dare al comparto della logistica centralità politica ed operativa. Quali ritiene siano le tre linee d'azioni più importanti?

Con il nostro Manifesto europeo 2024 abbiamo voluto indicare i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare per il nostro Sistema confederale in previsione delle prossime elezioni europee.

Innanzitutto, chiediamo di dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, essendo questo un settore strategico per l'Europa.

Proponiamo la creazione di task force dedicate ai dossier trasportistici in capo alla DGMOVE, in modo da considerare le singole modalità di trasporto come parte di un sistema integrato.

Vorremmo chiedere ai nuovi decisori politici di avere un approccio più coordinato e una maggiore visione d'insieme sulle questioni legate al settore, tenendo maggiormente conto dell'impatto delle misure sugli Stati membri in ragione della loro base socioeconomica e della loro capacità fiscale, della tecnologia effettivamente disponibile e degli effetti sistemici.

Sul tema della trasparenza, chiediamo di istituire un sistema di valutazione di impatto che coinvolga attivamente gli Stati membri, le rappresentanze e le filiere interessate dalle misure, attraverso metodologie basate sul peso ponderato degli Stati membri, e di vigilare sui meccanismi di finanziamento e di selezione dei Centri Studi e di Ricerca, anche attraverso un albo che ne certifichi l'indipendenza.

In generale, pensiamo sia necessario che le istituzioni si misurino con il c.d. "reality check": dal nostro punto di vista è necessario rispettare il principio di neutralità tecnologica e considerare tutte le variabili coinvolte dalle singole proposte (costi, sistemi di tariffazione, volumi di traffico effettivi, dotazione infrastrutturale e finanziaria di partenza).

Nello specifico, per il nostro settore, crediamo sia giusto separare funzionalmente il trasporto passeggeri da quello merci, in ragione del loro contributo diverso alla competitività dell'UE, e trovare le risorse per finanziarne adeguatamente l'aggiornamento tecnologico e infrastrutturale. Per questo, per cominciare, la Confetra chiede di rendere la Connecting Europe Facility -CEF- parte Trasporti permanente dentro il Bilancio pluriennale dell'UE e intoccabile al ribasso.

Infine, è necessario ricontestualizzare diversi dossier, in termini di efficientamento logistico europeo, a cominciare dal dossier trasporto combinato, passando per la riforma doganale, la direttiva ground handler e il regolamento TEN-T. Su quest'ultimo, in particolare, visto che si intreccia fortemente con le questioni complesse che riguardano i valichi alpini – basti vedere il Brennero – chiederemo l'adozione di un Addendum al regolamento per istituire una autentica ed efficace governance europea dei Corridoi. Abbiamo scelto di presentare proposte ragionevoli, ma necessarie per superare una fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale molto complesso.

Il ruolo della digitalizzazione. Come possiamo sfruttare al meglio le [nuove](#) tecnologie e potenziare un settore che, a tratti, resta ancora tanto ancorato al passato? In particolare, quali potrebbero essere gli strumenti di breve, medio e lungo periodo per uno [sviluppo](#) digitale della logistica non solo aziendale ma anche a livello di sistema Paese? Nonostante l'incerta fase economica siamo convinti che le dinamiche di cambiamento geoeconomico e di transizione tecnologica in corso possano diventare, se colte positivamente, un'occasione di rilancio competitivo per il nostro Sistema Paese: innanzitutto dando attuazione alle riforme e alle [semplificazioni](#) previste e utilizzando le risorse destinate a investimenti pubblici nella digitalizzazione del sistema logistico, nell'elettrificazione dei porti, nel settore ferroviario, nella transizione energetica e ambientale, nella produzione e nella distribuzione di fonti a zero o a basse emissioni. Rispetto ai grandi cambiamenti tecnologici e alle transizioni che ne derivano sull'attività d'impresa, l'aspetto ambientale del trasporto e della logistica è forse quello più rilevante e sentito, a causa del fatto che le emissioni di diverse attività del comparto rientrano nella definizione di "hard to abate", cioè difficili da abbattere.

Con l'iniziativa Fit for 55 il Green Deal Europeo ha posto nuovi obiettivi legati alla transizione ecologica ponendo l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 90% e un taglio di almeno il 55% al 2030, rispetto ai livelli del 1990. Secondo gli scenari tracciati dall'UE (REF 2020), per il nostro Paese si prevede una riduzione delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> del 50,8% al 2030 e del 68,6% al 2050 rispetto ai dati del 2005. Per i trasporti nel loro complesso la riduzione dovrebbe essere del 36,8% al 2030 e del 61,8% al 2050; in termini quantitativi, da 123 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> al 2005 a 78,3 milioni al 2030 e a 47 milioni al 2050.

Per il nostro comparto la sfida della decarbonizzazione sembra piuttosto complessa e onerosa da realizzare nei tempi e nelle dimensioni posti dalle politiche UE per le necessità infrastrutturali e di coordinamento del settore, ma dobbiamo vedere nella transizione ambientale e in quella tecnologica due facce della stessa medaglia che devono andare di pari passo verso gli obiettivi prefissati.

L'innovazione tecnologica in particolare è una sfida di tutto il sistema produttivo italiano, anche se non tutti i settori la colgono nella stessa misura e con la stessa intensità: da una rapida indagine svolta tra le aziende del comparto è emerso che il settore, nonostante oltre il 70% delle aziende ritenga l'innovazione digitale fondamentale, fa un'immensa fatica ad investire le proprie risorse (solo il 14% accede ad incentivi regionali, statali e/o europei) e circa il 75% delle aziende intervistate investe meno del 2% del proprio fatturato.

Sarebbe auspicabile che la mobilità del futuro fosse pienamente digitalizzata e a basso o nullo impatto ambientale, ma ciò dipende da numerosi fattori che, direttamente e indirettamente, incidono sui percorsi di innovazione delle imprese: infrastrutture (digitali e di produzione e distribuzione di carburanti e fonti energetiche alternative), investimenti di adeguamento tecnologico e formazione delle risorse umane.

Intermodalità e sostenibilità, Quali sono le strategie che i vostri associati richiedono per poter bilanciare il trade off tra aspetti economici e quelli ambientali nel settore del trasporto delle merci; un settore in costante evoluzione che però sembra sempre vincolato a inefficienze organizzative e infrastrutturali. Come l'intermodalità può contribuire al processo di crescita sostenibile?

Purtroppo, in Italia permane un grave ritardo infrastrutturale di collegamento dei porti con le reti stradali e ferroviarie e con le piattaforme logistiche retroportuali, ma lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa già disponibile che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto; resta però c'è molto da fare. La quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia è ancora bassa – circa 13% contro la media europea del 19% – e molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030, secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti – che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi.

La via da seguire è quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti, come il marebonus/ferrobonus di cui andrebbero strutturate le risorse messe a disposizione oltreché ottimizzarne alcuni aspetti operativi.

Il PNRR-PNC, insieme ad altri fondi di bilancio, ha finanziato diverse connessioni di ultimo/penultimo miglio alla rete ferroviaria, soprattutto dei porti, e programmato la realizzazione di un vero e proprio piano, in particolare nel Sud del Paese. Se realizzati tempestivamente, questi investimenti possono contribuire ad aumentare il trasferimento verso modalità di trasporto a basse emissioni, ma serve continuità nella realizzazione dei molti interventi necessari. Inoltre, senza una politica dedicata e coordinata per il trasferimento modale delle merci, con adeguati strumenti di finanziamento anche per le imprese, si corre il rischio di accumulare ulteriori consistenti ritardi rispetto al conseguimento dei target strategici previsti per il 2030 e il 2050 e di ritornare al trasporto stradale anche sulle lunghe distanze; per giunta tale fenomeno rischia di aggravarsi nel breve-medio termine dall'impatto dei numerosi cantieri infrastrutturali aperti e da una gestione incoerente e scoordinata dei transiti ferroviari alpini, privi da troppo tempo anche di una necessaria regia europea. La logistica urbana è caratterizzata oggi da una profonda trasformazione dovuta a diversi fattori: l'aumento dei volumi e dell'efficienza dell'e-commerce; la necessità di ridurre la congestione stradale nelle aree urbane; l'esigenza di minimizzare le emissioni inquinanti. Quali ritiene possano essere le linee di azione più efficaci per l'ottimizzazione della distribuzione urbana delle merci? Più che di linee di azione, riteniamo sia necessario avviare un progetto nazionale di ottimizzazione e decarbonizzazione del trasporto merci nei centri urbani, che risulterebbe, tra l'altro, oltremodo coerente ed efficace per la strategia di riduzione complessiva delle emissioni di gas serra. Per far ciò è fondamentale allargare le attuali pianificazioni di mobilità sostenibile al trasporto e alla logistica delle merci, coinvolgendo le imprese e le loro rappresentanze in un progressivo percorso condiviso.

Il tutto approfittando del fatto che ci sono favorevoli condizioni di contesto: la sostituzione in corso dei mezzi di trasporto pubblico stradale, con mezzi elettrici e/o alimentati da combustibili a basse e zero emissioni; l'installazione di ricarica elettrica pubblica e di diffusione incentivata delle ricariche private; l'esigenza di regolare i flussi sempre crescenti legati all'e-commerce; la diffusione della digitalizzazione e del 5G nella gestione dei flussi di traffico, che rende più agevole l'applicazione delle nuove tecnologie di gestione logistica. A tutto ciò si aggiunge l'immissione obbligatoria sul mercato di nuovi veicoli leggeri di trasporto merci e di veicoli privati a zero emissioni in tempi piuttosto ravvicinati.

Il progetto non può però risolversi solo con l'allargamento delle ZTL o l'aumento delle tariffe di accesso; serve anche una trasformazione tecnologica e un quadro coerente e compatibile con i flussi di merci a monte e la distribuzione a valle. Bisogna stabilire dei principi fondamentali sui quali poi costruire una politica dedicata e ridurre la disomogeneità di regolamentazione (criteri tecnici, tariffazione, orari di accesso per il carico e lo scarico) della mobilità delle merci nei centri urbani.

Per comprendere l'impatto di una tale iniziativa, basti ricordare che il trasporto urbano delle merci rappresenta a livello europeo "solo" il 3% sul totale del trasporto merci, ma è responsabile del 20% delle relative emissioni e dell'8,4% delle emissioni totali del trasporto di persone e merci. Inoltre, i veicoli che svolgono distribuzione urbana rappresentano il 15% del traffico nelle città. Rispetto ai dati del 2022, si stima un aumento, al 2050, del 20,3% delle emissioni prodotte da veicoli leggeri e pesanti in ambito urbano (dati OCSE). A livello nazionale, con riferimento al complessivo trasporto stradale, secondo i dati del Cluster Trasporti, quello urbano presenta una quota del 23,1% di veicoli-km e del 30,7% di emissioni di gas serra. Se si guarda al solo trasporto urbano, quello riguardante le merci ha una quota di veicoli/km del 17,3% e di emissioni del 32,5%.

**mp**  
mobility  
magazine

N. 434 - 10 Giugno 2024

**Intervista a Carlo De Ruvo (Confetra)**  
**FS inaugura "La Reggia Viaggiante"**  
**Ferrovie: Svizzera investe ma c'è chi critica**  
**Fueling Tomorrow e la neutralità tecnologica**  
**Bracchi: decarbonizzazione entro 2028**  
**Investire su e-mobility: USA in corsa, Italia ultima**  
**FS presenta "I luoghi dello spirito"**  
**Carburanti sostenibili: bene UE, nessun progetto**  
**in Italia**



## Intervista

### Cosa si aspetta Confetra dal nuovo Parlamento Europeo. Parla il presidente, Carlo De Ruvo



Il presidente di Confetra definisce le priorità, il metodo e la governance dell'Unione per dare al comparto della logistica la necessaria centralità politica ed operativa

**Presidente De Ruvo, il Manifesto Europeo 2024 che avete pubblicato recentemente definisce quelle che per la vostra Associazione dovranno essere le priorità, il metodo e la governance dell'Unione per dare al comparto della logistica centralità politica ed operativa. Quali ritiene siano le tre linee d'azioni più importanti?**

Con il nostro Manifesto europeo 2024 abbiamo voluto indicare i principali nodi del settore e le urgenze da affrontare per il nostro Sistema confederale in previsione delle prossime elezioni europee. Innanzitutto, chiediamo di dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, essendo questo un settore strategico per l'Europa.

Proponiamo la creazione di task force dedicate

ai dossier trasportistici in capo alla DGMOVE, in modo da considerare le singole modalità di trasporto come parte di un sistema integrato.

Vorremmo chiedere ai nuovi decisori politici di avere un approccio più coordinato e una maggiore visione d'insieme sulle questioni legate al settore, tenendo maggiormente conto dell'impatto delle misure sugli Stati membri in ragione della loro base socioeconomica e della loro capacità fiscale, della tecnologia effettivamente disponibile e degli effetti sistemici.

Sul tema della trasparenza, chiediamo di istituire un sistema di valutazione di impatto che coinvolga attivamente gli Stati membri, le rappresentanze e le filiere interessate dalle misure, attraverso metodologie basate sul peso ponderato degli Stati membri, e di vigilare sui meccanismi di finanziamento e di selezione dei Centri Studi e di Ricerca, anche attraverso un albo che ne certifichi l'indipendenza.

In generale, pensiamo sia necessario che le istituzioni si misurino con il c.d. "reality check": dal no-

stro punto di vista è necessario rispettare il principio di neutralità tecnologica e considerare tutte le variabili coinvolte dalle singole proposte (costi, sistemi di tariffazione, volumi di traffico effettivi, dotazione infrastrutturale e finanziaria di partenza).

Nello specifico, per il nostro settore, crediamo sia giusto separare funzionalmente il trasporto passeggeri da quello merci, in ragione del loro contributo diverso alla competitività dell'UE, e trovare le risorse per finanziarne adeguatamente l'aggiornamento tecnologico e infrastrutturale. Per questo, per cominciare, la Confetra chiede di rendere la Connecting Europe Facility -CEF- parte Trasporti permanente dentro il Bilancio pluriennale dell'UE e intoccabile al ribasso.

Infine, è necessario ricontestualizzare diversi dossier, in termini di efficientamento logistico europeo, a cominciare dal dossier trasporto combinato, passando per la riforma doganale, la direttiva ground handler e il regolamento TEN-T. Su quest'ultimo, in particolare, visto che si intreccia fortemente con le questioni complesse che riguardano i valichi alpini – basti vedere il Brennero – chiederemo l'adozione di un Addendum al regolamento per istituire una autentica ed efficace governance europea dei Corridoi.

Abbiamo scelto di presentare proposte ragionevoli, ma necessarie per superare una fragilità logistica europea che risente anche di un contesto internazionale molto complesso.

**Il ruolo della digitalizzazione. Come possiamo sfruttare al meglio le nuove tecnologie e potenziare un settore che, a tratti, resta ancora tanto ancorato al passato? In particolare, quali potrebbero essere gli strumenti di breve, medio e lungo periodo per uno sviluppo digitale della logistica non solo aziendale ma anche a livello di sistema Paese?**

Nonostante l'incerta fase economica siamo convinti che le dinamiche di cambiamento geoeconomico e di transizione tecnologica in corso possano diventare, se colte positivamente, un'occasione di

rilancio competitivo per il nostro Sistema Paese: innanzitutto dando attuazione alle riforme e alle semplificazioni previste e utilizzando le risorse destinate a investimenti pubblici nella digitalizzazione del sistema logistico, nell'elettrificazione dei porti, nel settore ferroviario, nella transizione energetica e ambientale, nella produzione e nella distribuzione di fonti a zero o a basse emissioni. Rispetto ai grandi cambiamenti tecnologici e alle transizioni che ne derivano sull'attività d'impresa, l'aspetto ambientale del trasporto e della logistica è forse quello più rilevante e sentito, a causa del fatto che le emissioni di diverse attività del comparto rientrano nella definizione di "hard to abate", cioè difficili da abbattere.

Con l'iniziativa Fit for 55 il Green Deal Europeo ha posto nuovi obiettivi legati alla transizione ecologica ponendo l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 90% e un taglio di almeno il 55% al 2030, rispetto ai livelli del 1990. Secondo gli scenari tracciati dall'UE (REF 2020), per il nostro Paese si prevede una riduzione delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> del 50,8% al 2030 e del 68,6% al 2050 rispetto ai dati del 2005. Per i trasporti nel loro complesso la riduzione dovrebbe essere del 36,8% al 2030 e del 61,8% al 2050; in termini quantitativi, da 123 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> al 2005 a 78,3 milioni al 2030 e a 47 milioni al 2050.

Per il nostro comparto la sfida della decarbonizzazione sembra piuttosto complessa e onerosa da realizzare nei tempi e nelle dimensioni posti dalle politiche UE per le necessità infrastrutturali e di coordinamento del settore, ma dobbiamo vedere nella transizione ambientale e in quella tecnologica due facce della stessa medaglia che devono andare di pari passo verso gli obiettivi prefissati. L'innovazione tecnologica in particolare è una sfida di tutto il sistema produttivo italiano, anche se non tutti i settori la colgono nella stessa misura e con la stessa intensità: da una rapida indagine svolta tra le aziende del comparto è emerso che il settore, nonostante oltre il 70% delle aziende ritenga l'innovazione digitale fondamentale, fa un'immensa fatica ad investire le proprie risorse

(solo il 14% accede ad incentivi regionali, statali e/o europei) e circa il 75% delle aziende intervistate investe meno del 2% del proprio fatturato.

Sarebbe auspicabile che la mobilità del futuro fosse pienamente digitalizzata e a basso o nullo impatto ambientale, ma ciò dipende da numerosi fattori che, direttamente e indirettamente, incidono sui percorsi di innovazione delle imprese: infrastrutture (digitali e di produzione e distribuzione di carburanti e fonti energetiche alternative), investimenti di adeguamento tecnologico e formazione delle risorse umane.

**Intermodalità e sostenibilità, Quali sono le strategie che i vostri associati richiedono per poter bilanciare il trade off tra aspetti economici e quelli ambientali nel settore del trasporto delle merci; un settore in costante evoluzione che però sembra sempre vincolato a inefficienze organizzative e infrastrutturali. Come l'intermodalità può contribuire al processo di crescita sostenibile?**

Purtroppo, in Italia permane un grave ritardo infrastrutturale di collegamento dei porti con le reti stradali e ferroviarie e con le piattaforme logistiche retroportuali, ma lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa già disponibile che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto; resta però c'è molto da fare.

La quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia è ancora bassa – circa 13% contro la media europea del 19% – e molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030, secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti – che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi.

La via da seguire è quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti, come il marebonus/ferrobonus di cui andrebbero strutturate le risorse messe a



disposizione oltreché ottimizzarne alcuni aspetti operativi.

Il PNRR-PNC, insieme ad altri fondi di bilancio, ha finanziato diverse connessioni di ultimo/penultimo miglio alla rete ferroviaria, soprattutto dei porti, e programmato la realizzazione di un vero e proprio piano, in particolare nel Sud del Paese. Se realizzati tempestivamente, questi investimenti possono contribuire ad aumentare il trasferimento verso modalità di trasporto a basse emissioni, ma serve continuità nella realizzazione dei molti interventi necessari.

Inoltre, senza una politica dedicata e coordinata per il trasferimento modale delle merci, con adeguati strumenti di finanziamento anche per le imprese, si corre il rischio di accumulare ulteriori consistenti ritardi rispetto al conseguimento dei target strategici previsti per il 2030 e il 2050 e di ritornare al trasporto stradale anche sulle lunghe distanze; per giunta tale fenomeno rischia di aggravarsi nel breve-medio termine dall'impatto dei numerosi cantieri infrastrutturali aperti e da una gestione incoerente e scoordinata dei transiti fer-

roviari alpini, privi da troppo tempo anche di una necessaria regia europea.

**La logistica urbana è caratterizzata oggi da una profonda trasformazione dovuta a diversi fattori: l'aumento dei volumi e dell'efficienza dell'e-commerce; la necessità di ridurre la congestione stradale nelle aree urbane; l'esigenza di minimizzare le emissioni inquinanti. Quali ritiene possano essere le linee di azione più efficaci per l'ottimizzazione della distribuzione urbana delle merci?**

Più che di linee di azione, riteniamo sia necessario avviare un progetto nazionale di ottimizzazione e decarbonizzazione del trasporto merci nei centri urbani, che risulterebbe, tra l'altro, oltremodo coerente ed efficace per la strategia di riduzione complessiva delle emissioni di gas serra. Per far ciò è fondamentale allargare le attuali pianificazioni di mobilità sostenibile al trasporto e alla logistica delle merci, coinvolgendo le imprese e le loro rappresentanze in un progressivo percorso condiviso. Il tutto approfittando del fatto che ci sono favorevoli condizioni di contesto: la sostituzione in corso dei mezzi di trasporto pubblico stradale, con mezzi elettrici e/o alimentati da combustibili a basse e zero emissioni; l'installazione di ricarica elettrica pubblica e di diffusione incentivata delle ricariche private; l'esigenza di regolare i flussi sempre crescenti legati all'e-commerce; la diffusione della digitalizzazione e del 5G nella gestione dei flussi di traffico, che rende più agevole l'applicazione delle nuove tecnologie di gestione logistica. A tutto ciò si aggiunge l'immissione obbligatoria sul mercato di nuovi veicoli leggeri di trasporto merci e di veicoli privati a zero emissioni in tempi piuttosto ravvicinati.

Il progetto non può però risolversi solo con l'allargamento delle ZTL o l'aumento delle tariffe di accesso; serve anche una trasformazione tecnologica e un quadro coerente e compatibile con i flussi di merci a monte e la distribuzione a valle. Bisogna stabilire dei principi fondamentali sui quali poi costruire una politica dedicata e ridurre la disomogeneità di regolamentazione (criteri tecnici, tariffazione, orari di accesso per il carico e lo scarico) della mobilità delle merci nei centri urbani.

Per comprendere l'impatto di una tale iniziativa, basti ricordare che il trasporto urbano delle merci rappresenta a livello europeo "solo" il 3% sul totale del trasporto merci, ma è responsabile del 20% delle relative emissioni e dell'8,4% delle emissioni totali del trasporto di persone e merci. Inoltre, i veicoli che svolgono distribuzione urbana rappresentano il 15% del traffico nelle città. Rispetto ai dati del 2022, si stima un aumento, al 2050, del 20,3% delle emissioni prodotte da veicoli leggeri e pesanti in ambito urbano (dati OCSE). A livello nazionale, con riferimento al complessivo trasporto stradale, secondo i dati del Cluster Trasporti, quello urbano presenta una quota del 23,1% di veicoli-km e del 30,7% di emissioni di gas serra. Se si guarda al solo trasporto urbano, quello riguardante le merci ha una quota di veicoli/km del 17,3% e di emissioni del 32,5%.

Martina Columbu

Con la collaborazione dell'Ufficio stampa  
di Green Logistic Expo



## Confetra fissa i punti cardinali su trasporti e logistica

<https://www.lagazzettamarittima.it/2024/06/12/confetra-fissa-i-punti-cardinali-su-trasporti-e-logistica/>

BRUXELLES – Adesso che i giochi si faranno duri, i duri – dice il vecchio adagio – cominciano a giocare. Almeno è la speranza. Com'è una speranza il “manifesto” presentato da Confetra proprio in vista del nuovo parlamento europeo.

Quali i punti? In stretta sintesi, ricavati da un'intervista del presidente Carlo De Ruvo a “Green Logistics” di Padova, “innanzitutto, chiediamo di dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa che meritano, essendo questo un settore strategico per l'Europa”.

Alla nuova UE viene chiesta la creazione di task force dedicate ai dossier trasportistici in capo alla DGMOVE, in modo da considerare le singole modalità di trasporto come parte di un sistema integrato. Inoltre occorre “un approccio più coordinato e una maggiore visione d'insieme sulle questioni legate al settore, tenendo maggiormente conto dell'impatto delle misure sugli Stati membri in ragione della loro base socioeconomica e della loro capacità fiscale, della tecnologia effettivamente disponibile e degli effetti sistemici”.

Sul tema della trasparenza, chiediamo di istituire un sistema di valutazione di impatto che coinvolga attivamente gli Stati membri, le rappresentanze e le filiere interessate dalle misure, attraverso metodologie basate sul peso ponderato degli Stati membri, e di vigilare sui meccanismi di finanziamento e di selezione dei Centri Studi e di Ricerca, anche attraverso un albo che ne certifichi l'indipendenza.

Nello specifico, Confetra chiede che sia funzionalmente separato il trasporto passeggeri da quello merci, in ragione del loro contributo diverso alla competitività dell'UE, e di trovare le risorse per finanziarne adeguatamente l'aggiornamento tecnologico e infrastrutturale. Per questo, per cominciare, la Confetra chiede di rendere la Connecting Europe Facility – CEF – parte Trasporti permanente dentro il Bilancio pluriennale dell'UE e intoccabile al ribasso.

Infine, è necessario ricontestualizzare diversi dossier, in termini di efficientamento logistico europeo, a cominciare dal dossier trasporto combinato, passando per la riforma doganale, la direttiva ground handler e il regolamento TEN-T.

## Andrea D'Angelo (Confetra): “Una Regia Per L’Intelligenza Artificiale Nella Logistica”

<https://portlogisticpress.it/andrea-dangelo-confetra-una-regia-per-lintelligenza-artificiale-nella-logistica/>

Roma – “Una cabina di regia per l’Intelligenza artificiale nella logistica”, a chiederlo al governo è Andrea D’Angelo, presidente di Ansi-Logistica integrata e componente della giunta nazionale Confetra.

“A porre un accento ancora più forte sulla tematica – prosegue D’Angelo -, negli ultimi giorni è stato anche il G7 alla presenza di Papa Francesco, e alla luce delle recenti iniziative normative in materia da parte dell’esecutivo riteniamo che sia necessario attivare insieme alle Istituzioni questo strumento di supporto all’intero settore. L’obiettivo è sviluppare un Modello di linguaggio di grandi dimensioni (LLM) nazionale ed europeo, strategico ed orientato alla logistica, il cui output sia fornire soluzioni e indicare la direzione a tutta la filiera. Nutrendo questo sistema con i dati provenienti da tutto il comparto, sarà possibile quindi avviare un grande progetto di modernizzazione di un settore chiave per l’economia italiana.

Quello in cui crediamo – aggiunge il presidente di Ansi – è un approccio che anche nel nostro campo risulti sì legato al profitto, ma con un’attenzione sempre più alta per la sostenibilità e l’innovazione. Ecco perché l’applicazione dell’Intelligenza artificiale e i rischi connessi sono argomenti ormai all’ordine del giorno per lo sviluppo di una filiera logistica che anche in Italia e in Europa primeggi nella competizione internazionale. L’IA è uno strumento che si rivela molto utile, ad esempio, nella gestione dei magazzini, nella razionalizzazione dei flussi di circolazione delle merci, nella costruzione degli itinerari e nel relativo tracciamento e monitoraggio. Ottimizzare tutto questo significa rendere il sistema più competitivo e più sostenibile. Occorre però supportare le aziende su aspetti determinanti, a partire dalle infrastrutture necessarie all’IA, e occorre accompagnarle anche sul piano organizzativo e nelle attività di formazione interna, che devono essere capillari, strutturate e costanti. Per questi motivi riteniamo che sia fondamentale mettere in campo l’iniziativa della cabina di regia”, conclude.

## Intelligenza Artificiale nella logistica: la proposta di una cabina di regia

<https://www.logisticamente.it/articoli/49077/intelligenza-artificiale-nella-logistica-la-proposta-di-una-cabina-di-regia/>

Andrea D'Angelo, Presidente di Ansi-Logistica Integrata e membro della giunta nazionale Confetra, ha recentemente richiesto al governo italiano di istituire una cabina di regia dedicata all'Intelligenza Artificiale (IA) nel settore logistico.

Questo appello è stato rafforzato dalla discussione durante il G7, a cui ha partecipato anche Papa Francesco, e dalle nuove iniziative normative dell'esecutivo.

Un modello di linguaggio per la logistica

D'Angelo ha sottolineato l'importanza di sviluppare un Modello di Linguaggio di Grandi Dimensioni (LLM) nazionale ed europeo specificamente orientato alla logistica.

Questo strumento sarebbe fondamentale per fornire soluzioni avanzate e indirizzare l'intera filiera verso una maggiore efficienza.

Nutrendo il sistema con dati provenienti da tutto il comparto, si potrebbe avviare un grande progetto di modernizzazione di un settore chiave per l'economia italiana.

Il presidente di Ansi-Logistica ha evidenziato l'importanza di un approccio che, pur mantenendo l'obiettivo del profitto, pone una crescente attenzione sulla sostenibilità e l'innovazione. L'Intelligenza Artificiale può svolgere un ruolo cruciale in vari ambiti, tra cui:

Gestione dei magazzini;

Razionalizzazione dei flussi di circolazione delle merci;

Costruzione e ottimizzazione degli itinerari;

Tracciamento e monitoraggio delle spedizioni.

Ottimizzare questi processi grazie all'IA significherebbe rendere il sistema logistico più competitivo e sostenibile.

Tuttavia, è essenziale supportare le aziende nei seguenti aspetti:

Infrastrutture necessarie per l'implementazione dell'IA;

Organizzazione interna;

Formazione continua e strutturata del personale.

Per tutti questi motivi, D'Angelo conclude che l'istituzione di una cabina di regia è fondamentale per guidare le aziende logistiche attraverso la transizione verso un'era dominata dall'Intelligenza Artificiale. Solo così si potrà garantire che anche l'Italia e l'Europa possano primeggiare nella competizione internazionale, promuovendo al contempo innovazione e sostenibilità nel settore.