



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Marzo 2024

Dimissioni D'Agostino, Visintin (Confetra): «Ora legge regionale per interporti»

Il presidente dell'associazione che riunisce gli operatori portuali invita a proseguire lungo la strada segnata

<https://www.adriaports.com/it/logistica/dimissioni-dagostino-visintin-confetra-ora-legge-regionale-per-interporti/>

TRIESTE – Alle dimissioni di Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste dovrà seguire un'azione volta a proseguire ciò che è stato lanciato: prerogative del Porto Franco e sistema logistico regionale in primis. Questo il pensiero di Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, associazione che riunisce tutti i maggiori operatori, all'indomani della notizia che apre numerosi scenari per la governance dello scalo triestino e per quello di Monfalcone. Presidente Visintin, cosa ricorda dell'inizio della presidenza D'Agostino e quali sono le direttrici lungo le quali muoversi senza rischiare di perdere quanto realizzato? «Ricordo i timori da parte della comunità portuale triestina di fronte all'ipotesi di un incorporamento dell'Autorità portuale di Trieste con quella di Venezia, che avrebbe probabilmente portato ad una perdita del regime del Porto franco e di come la legge di riforma abbia invece costituito l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, con l'unione del porto di Trieste e Monfalcone. Due scali perfettamente sinergici e complementari. Ora la fusione deve proseguire e armonizzarsi con i terminal retroportuali. Il presidente D'Agostino ha dato l'esempio di come la legge avrebbe dovuto essere interpretata, integrando i porti con la rete di interporti regionali e dando vita a quel "sistema" a cui fa riferimento il nome. Oggi dobbiamo continuare l'opera e concluderla con una legge regionale che stabilisca la funzione degli interporti in connessione con i porti regionali, Porto Nogaro incluso».

Per il sistema logistico regionale, oltre che per il porto di Trieste, il cambio della guardia nella governance dell'Authority (previsto ma anticipato) rischia di essere deleterio... «Se possiamo immaginare un futuro del porto di Trieste e di quello di Monfalcone, è proprio grazie a quanto è stato fatto dal presidente D'Agostino. Non solo per la visione e l'indirizzo generale, ma anche per i numerosi interventi puntuali: l'aver ottenuto l'approvazione del Piano regolatore portuale, il mantenimento di Adriafer quale società pubblica di manovra, in totale adempimento del principio della libera circolazione delle merci nel Porto franco internazionale, il decreto interministeriale del 2017 che ha finalmente determinato il passaggio della titolarità ed amministrazione del Porto franco in capo al presidente dall'autorità di sistema portuale, chiudendo la questione aperta nel 1994».

Una serie di interpretazioni normative che hanno dato luogo a risultati importanti. La "questione" non è ancora risolta...

«Le sue idee sono state sempre molto superiori a quello che la legge attuale gli ha dato possibilità di fare: ad esempio è totalmente assurdo che le Autorità di sistema portuali non abbiano capacità di spesa per le attività di promozione. Quando nelle fiere o negli eventi, soprattutto all'estero, ci presentiamo ai nostri clienti, è sempre necessario che ci sia un elemento di unità e di ufficialità, che è dato nel nostro caso proprio dall'Authority. La levatura e la professionalità del presidente D'Agostino ci avrebbero permesso di raggiungere obiettivi ancora più alti, se non fosse stata condizionata da limitazioni incongruenti con la realtà.

Dal giorno del suo arrivo quale commissario, ho subito apprezzato una delle sue idee portanti sulla portualità, cioè della necessità di produrre valore aggiunto e lavoro di qualità attraverso i traffici portuali e non puramente di far crescere i container movimentati, magari vuoti. Auspico che questa sua visione si imponga a livello politico, in quanto è assolutamente controproducente per il sistema continuare a misurare la performance di un porto solo in base ai Teu o alle tonnellate.

Uno dei celebri paradossi di D'Agostino, "Il futuro del porto non è il porto", va interpretato nel senso che il porto possa e debba crearsi un futuro anche con attività logistiche ed industriali. Attività che, pur connesse con il porto, non siano direttamente collegate con la movimentazione portuale delle merci. In primis, condivido l'idea di sfruttare il regime del Porto franco come elemento di vantaggio per la localizzazione di certe produzioni industriali e confido nel fatto che presto ci sia un chiarimento legislativo che ne sancisca la fattibilità».

Una visione, quella di D'Agostino sul futuro del porto, che non tutti apprezzano e non in tutti i suoi aspetti. Quali sono le criticità?

«Il futuro della città di Trieste è strettamente collegato a quello del suo porto, così come è stato a partire dalla concessione del Porto franco: lo sviluppo della città e del porto possono essere rallentati o accelerati dalle persone che vi lavorano e di questo ciascuno deve assumersi le responsabilità davanti alle prossime generazioni. Il mio auspicio è che il prossimo presidente non abbia "paura di firmare", timore comprensibile nella selva burocratica italiana, che abbia una capacità di visione e di realizzazione. Io credo che il presidente D'Agostino abbia dato una propulsione decisamente enorme e per questo verrà ringraziato e ricordato dalla comunità portuale e dai triestini. Speriamo che i frutti del suo lavoro possano essere raccolti nei prossimi anni, quando tutti i progetti di sviluppo vedranno finalmente la loro realizzazione.

Dubbi di Confetra su riforma doganale Ue: Rischia di penalizzare import-export pmi

Perplessità sulla capacità delle aziende di potersi permettere infrastrutture e competenze necessarie a ottenere lo status di Trust and Check Trader.

<https://geagency.it/dubbi-di-confetra-su-riforma-doganale-ue-rischia-di-penalizzare-import-export-pmi/>

La proposta di riforma del Codice Doganale dell'Unione europea è ambiziosa: ha un programma che include l'introduzione dell'**Eu Data Hub** e la creazione di una nuova categoria di operatori economici chiamati **Trust and Check Traders**. Una svolta che ha l'intento di semplificare controlli e spedizioni, ma che in realtà rischia di danneggiare le piccole e medie aziende, che rappresentano oltre il 90% del tessuto imprenditoriale italiano.

Il punto di partenza della Commissione, visto il forte volume di **import-export e il boom del commercio on line**, è quello di trasferire più responsabilità su chi gestisce entrate e uscite in dogana. Il coinvolgimento di questi operatori porta con sé – per i nuovi “*operatori Trust and Check*” – varie semplificazioni, tipo auto-sdoganamento, autocontrollo, dispensa dalle procedure di transito per gli spostamenti all'interno dell'Ue, anche da e per l'azienda, da e verso il confine Ue. Più facilitazioni, ma appunto anche maggiori responsabilità, rischi finanziari e di altro tipo legati, ad esempio, all'applicazione di dazi o sanzioni, considerando gli inevitabili errori che possono accadere.

Ma anche da parte delle aziende, le **difficoltà** non sono poche. Già negli scorsi mesi, le associazioni continentali **Clecat ed Esc**, ma anche nazionali come **Confetra**, avevano espresso dubbi sulla capacità delle PMI di adattarsi alla proposta, sottolineando che molte di esse potrebbero non essere in grado di permettersi le infrastrutture e le competenze necessarie per ottenere lo status di Trust and Check Trader. Questo nuovo status richiederebbe trasparenza nella catena di approvvigionamento e l'abilità di sdoganare le importazioni autonomamente, senza doverle presentare fisicamente alla dogana.

Inoltre, la proposta prevede che i rappresentanti doganali assumano **nuove responsabilità**, come l'accesso diretto ai sistemi informatici degli operatori e il tracciamento in tempo reale delle spedizioni, il che potrebbe renderli riluttanti ad accettare tali responsabilità, rallentando ulteriormente il commercio. Questo potrebbe avere un impatto negativo sulle pmi, che spesso dipendono dai servizi logistici forniti da intermediari doganali. Gli importatori e gli esportatori rientreranno infatti nella categoria del 'Trust and Check Trader' (una versione aggiornata del cosiddetto 'Operatore Economico Autorizzato'), per cui, ad esempio, i trasportatori e gli operatori di stoccaggio saranno obbligati a integrare e correggere le informazioni fornite da altri attori della catena di approvvigionamento, senza poter accedere alle informazioni sull'hub di dati che non sono direttamente ad essi legati. Infine, l'attenzione all'importatore e all'esportatore mette in secondo piano il ruolo degli intermediari, come i fornitori di servizi doganali e logistici, i cui servizi in realtà sono vitali in particolare per molte pmi che non possono permettersi il proprio personale doganale specializzato e i propri sistemi informatici.

Le **piccole e medie imprese potrebbero trovarsi quindi in una situazione di svantaggio**, con minori possibilità di accesso ai servizi logistici e maggiori difficoltà nel soddisfare i nuovi requisiti imposti dalla riforma del Codice Doganale dell'Ue. Il risultato finale è dunque un potenziale rallentamento dei flussi di merci alla frontiera e a una maggiore incertezza per le pmi che dipendono dal commercio estero.

Accordo italo-svizzero per gestire emergenze ai valichi su ferro. Ma da noi l'intermodalità stenta

<https://www.uominietrasporti.it/professione/leggi-e-politica/accordo-italo-svizzero-per-gestire-emergenze-ai-valichi-su-ferro-ma-da-noi-lintermodalita-stenta/>

L'ambasciata elvetica porge la mano all'Italia per gestire insieme i valichi alpini e potenziare l'intermodalità. Ma mentre al di là delle Alpi, lo shift modale è scritto in Costituzione, da noi stenta. E se il presidente di Anita Morelli invita a fornire certezze a chi ha investito nel passaggio modale per gestire meglio la domanda, quello di Fermerci Ricci non lascia scampo: «Negli ultimi sei mesi il cargo ferroviario è sceso del 6%»

Svizzera chiama Italia per la gestione dei valichi e il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria. Dopo mesi di crisi dei trasporti transalpini e con il cargo ferroviario che in Italia perde quota, l'Ambasciata svizzera in Italia, in collaborazione con Anita e Fermerci, ha chiamato a raccolta a Roma i maggiori operatori della logistica per guardare al futuro prossimo, caratterizzato – è vero – dalla crisi nello stretto di Suez, ma anche dall'esplosione dei traffici nei porti del Nord Africa, per i quali l'Italia è una piattaforma logistica naturale e rappresenta anche la strada d'accesso principale ai mercati dell'Europa. Svizzera compresa.

E se la Federazione elvetica sta puntando da diversi decenni sulla rotaia con circa 23 miliardi di franchi svizzeri (che equivalgono ad altrettanti euro) per nuove infrastrutture e per dare certezza agli investimenti privati, l'Italia taglia i finanziamenti per il nuovo materiale rotabile: l'ultima rimodulazione del PNRR ha sforbiciato le risorse per l'acquisto di 196 nuovi locomotori, già preordinati dalle aziende per un ammontare complessivo di circa 700 milioni.

La formula proposta dall'Ambasciatrice della Svizzera in Italia, Monika Schmutz Kirgoz, è quella di «approfondire la collaborazione» già avviata con incontri bilaterali e sostegno in occasione dei disagi al San Gottardo e al Frejus, quando entrambi i valichi hanno visto i traffici bloccati a causa di emergenze. «Rendere il trasporto ferroviario resiliente attraverso un buon coordinamento con l'Italia» è l'auspicio dell'Ufficio federale dei Trasporti svizzero che è intervenuto all'incontro forte del 73% di quota modale sul territorio svizzero per le merci su rotaia.

Rixi: «Italia pronta per completare il corridoio Reno-Alpi» Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture e braccio destro di Salvini per la logistica, intervenendo all'incontro ha assicurato sostegno allo shifting modale e adesione al modello svizzero. «Il tema della logistica assume grande rilevanza per i rapporti tra Italia e Svizzera. I corridoi transalpini hanno un ruolo cruciale per il buon funzionamento del mercato continentale. L'Italia è pronta a fare la sua parte per completare il corridoio Reno-Alpi e dare vita a un sistema logistico intermodale che abbia nel porto di Genova la sua porta d'accesso mediterranea. È arrivato il tempo che l'Unione europea investa seriamente nello shifting modale da gomma a ferro, lo strumento più efficace per la decarbonizzazione dei trasporti».

Tre miliardi di investimenti del Gruppo FS. Eppure l'intermodale arretra Ma se il Gruppo Fs sta investendo sulla logistica «attraverso un piano industriale di 3 miliardi di euro per materiale rotabile, terminal e digitalizzazione», come confermato da Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Mercitalia, non è possibile non constatare la battuta d'arresto che l'intermodale ferroviario ha fatto registrare nei mesi scorsi in tutta Europa con una perdita di traffico di oltre il 15 per cento. «Le interruzioni del traffico nei valichi – ha aggiunto Giuseppe Mele, direttore generale di Confetra – incidono sui costi per le aziende e il rischio è l'inversione modale con il ritorno verso il trasporto su gomma».

Preoccupate anche le aziende aderenti ad Anita che negli ultimi anni hanno sostenuto l'intermodalità ferroviaria come una possibilità di spostamento delle merci più sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale. «Nei prossimi anni – ha esordito Riccardo Morelli, presidente dell'associazione confindustriale – ci troveremo di fronte a un aumento della domanda di logistica dovuta al nearshoring e allo sviluppo dei porti del Nord Africa. Le nostre aziende stanno mettendo in campo lo shift modale credendo molto nella ferrovia, ma hanno bisogno di sostegno e certezza negli investimenti». Sostegno che invece l'Italia stenta a concedere.

«Abbiamo registrato il 6 per cento in meno di cargo ferroviario solo negli ultimi 6 mesi – conclude Giuseppe Rizzi, segretario generale di Fermerci – dovuto alla crisi dei valichi. Stiamo intervenendo per mitigare gli effetti, ma abbiamo bisogno di regole e investimenti certi». Non come accaduto invece con la ricordata revisione del PNRR...

Dubbi di Confetra sulla riforma doganale Ue: Rischia di penalizzare import-export delle Pmi

Le piccole e medie imprese potrebbero trovarsi in una situazione di svantaggio, con minori possibilità di accesso ai servizi logistici e maggiori difficoltà nel soddisfare i nuovi requisiti imposti dalla riforma del Codice Doganale dell'Ue

<https://www.eunews.it/2024/03/12/dubbi-di-confetra-su-riforma-doganale-ue-rischia-di-penalizzare-import-export-delle-pmi/>

Milano – La proposta di riforma del Codice Doganale dell'Unione europea è ambiziosa: ha un programma che include l'introduzione dell'Eu Data Hub e la creazione di una nuova categoria di operatori economici chiamati Trust and Check Traders. Una svolta che ha l'intento di semplificare controlli e spedizioni, ma che **in realtà rischia di danneggiare le piccole e medie aziende**, che rappresentano oltre il 90 per cento del tessuto imprenditoriale italiano.

Il punto di partenza della Commissione, visto il forte volume di import-export e il boom del commercio on line, è quello di trasferire più responsabilità su chi gestisce entrate e uscite in dogana. Il coinvolgimento di questi operatori porta con sé – per i nuovi “operatori Trust and Check” – varie semplificazioni, tipo auto-sdoganamento, autocontrollo, dispensa dalle procedure di transito per gli spostamenti all'interno dell'Ue, anche da e per l'azienda, da e verso il confine Ue. Più facilitazioni, ma appunto anche **maggiori responsabilità, rischi finanziari e di altro tipo legati, ad esempio, all'applicazione di dazi o sanzioni**, considerando gli inevitabili errori che possono accadere.

Ma anche da parte delle aziende, le difficoltà non sono poche. Già negli scorsi mesi, **le associazioni continentali dei trasportatori Clecat ed Esc, ma anche nazionali come Confetra, avevano espresso dubbi sulla capacità delle Pmi di adattarsi alla proposta**, sottolineando che molte di esse potrebbero non essere in grado di permettersi le infrastrutture e le competenze necessarie per ottenere lo status di Trust and Check Trader. Questo nuovo status richiederebbe trasparenza nella catena di approvvigionamento e l'abilità di sdoganare le importazioni autonomamente, senza doverle presentare fisicamente alla dogana.

Inoltre, la proposta prevede che i rappresentanti doganali assumano nuove responsabilità, come l'accesso diretto ai sistemi informatici degli operatori e il tracciamento in tempo reale delle spedizioni, il che potrebbe renderli riluttanti ad accettare tali responsabilità, rallentando ulteriormente il commercio. Questo potrebbe avere un impatto negativo sulle Pmi, che spesso dipendono dai servizi logistici forniti da intermediari doganali. Gli importatori e gli esportatori rientreranno infatti nella categoria del 'Trust and Check Trader' (una versione aggiornata del cosiddetto 'Operatore Economico Autorizzato'), per cui, ad esempio, **i trasportatori e gli operatori di stoccaggio saranno obbligati a integrare e correggere le informazioni fornite da altri attori della catena di approvvigionamento**, senza poter accedere alle informazioni sull'hub di dati che non sono direttamente ad essi legati.

Infine, l'attenzione all'importatore e all'esportatore mette in secondo piano il ruolo degli intermediari, come i fornitori di servizi doganali e logistici, i cui servizi in realtà sono vitali in particolare per molte Pmi che non possono permettersi il proprio personale doganale specializzato e i propri sistemi informatici **Le piccole e medie imprese potrebbero trovarsi quindi in una situazione di svantaggio, con minori possibilità di accesso ai servizi logistici e maggiori difficoltà nel soddisfare i nuovi requisiti imposti dalla riforma del Codice Doganale dell'Ue**. Il risultato finale è dunque un potenziale rallentamento dei flussi di merci alla frontiera e a una maggiore incertezza per le pmi che dipendono dal commercio estero.

De Ruvo (Confetra): “Malpensa rischia la subalternità alla capacità belly cargo”

Il presidente della Confederazione ha auspicato l'arrivo nello scalo di un “grande vettore cargo” che possa riempire il vuoto lasciato da Air Bridge Cargo

<https://www.aircargoitally.com/de-ruvo-confetra-malpensa-rischia-la-subalternita-alla-capacita-belly-cargo/>

Malpensa – L'aeroporto di Malpensa deve riuscire ad attrarre “un vettore cargo importante” in grado di prendere il posto lasciato libero da AirBridgeCargo, pena il rischio di diventare subalterno alle dinamiche della sola capacità belly degli aerei passeggeri.

Lo ha evidenziato il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel corso dell'intervento che ha aperto i lavori del primo Forum di AIR CARGO ITALY andato in scena venerdì 10 marzo nella meeting room dello stesso aeroporto milanese.

De Ruvo, anche Vice President Airfreight Italy di Dhl (e che in Confetra ha mantenuto la delega al cargo aereo), ha invitato a guardare più nel dettaglio i lusinghieri (nonostante l'ultima lieve flessione) numeri raggiunti dallo scalo negli ultimi anni, disaggregando la quota di freighter e belly da quella dei courier, cresciuti moltissimi “ma che seguono logiche diverse”. Considerando solo la prima fetta, i risultati appaiono infatti decisamente meno positivi, visto che il confronto tra 2022 e 2021 mostra una perdita di 70mila tonnellate (-15%) e quello tra 2022 e 2019 comunque un ammanco di 47mila (-10%). “Questi volumi, che sono andati altrove, sono stati persi dall'intera filiera. Senza un passo in avanti sulla capacità cargo rimarremo un paese che porta la merce oltre le Alpi” ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che in caso contrario il rischio per il maggior scalo aeroportuale merci italiano sarà quello di diventare, da “periferico” quale è ad oggi, “subalterno alla capacità dei voli passeggeri”.

E questo, ha evidenziato, nonostante le grandi potenzialità del sistema aeroportuale nel suo insieme, considerato che l'Italia gode di un invidiabile terzo posto nelle esportazioni in Europa (nonostante la sua catchment area sia solo nazionale, a differenza di quella degli scali dei paesi bassi) e che import ed export hanno un buon bilanciamento.

Quali sono dunque i problemi da risolvere in particolare a Malpensa? “Quello infrastrutturale, non ci sono aree per consolidare la merce, o per la sosta sicura dei camion. Abbiamo bisogno poi di semplificazioni amministrative, terreno su cui siamo indietro rispetto ai competitor” ha evidenziato il presidente di Confetra, citando tra le criticità la mancanza dell'operatività 24 ore su 24 promessa dal decreto attuativo del Sudoco, l'impossibilità di avviare lo sdoganamento della merce in volo, l'attuazione ancora scarsa dei fast corridor. Oltre poi alla necessità di avere un efficiente cargo community system, un passo in avanti deve essere fatto da Sea sul fronte commerciale. “Non so quanti di voi sanno che l'aeroporto di Monaco visita regolarmente le case di spedizioni italiane per proporre i suoi servizi” ha affermato De Ruvo, auspicando che anche gli aeroporti milanesi possano fare lo stesso con lo scopo di allargare la propria catchment area. Ultimo punto citato dal presidente di Confetra è quello sulla necessità che siano introdotto un sistema di monitoraggio delle prestazioni “sull'handling ma non solo”.

Confetra Al Presidente Meloni: Sblocchi Il Reverse Charge IVA Negli Appalti Di Logistica

[Confetra al Presidente Meloni: sblocchi il reverse charge IVA negli appalti di logistica - Port Logistic Press](#)

Roma – Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti della logistica.

Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché alla logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.

Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto.

Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo “arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro.

Le nostre imprese – conclude De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti”.

Confetra: Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica

[Confetra: Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica - Ferpress](#)

(FERPRESS) – Roma, 20 MAR – Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica. Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.

Confetra chiede il reverse charge IVA negli appalti di logistica

[Confetra chiede il reverse charge IVA negli appalti di logistica - Messaggero Marittimo](#)

ROMA - "Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica": questo l'appello rivolto da [Confetra](#) al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori. Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla fino...

Logistica: Confetra, Meloni sblocchi reverse charge IVA negli appalti

Roma, 20 mar. (LaPresse) - Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica. A chiederlo è Confetra che si rivolge al Presidente del Consiglio Giorgia Meloni perché intervenga presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori. Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto. Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo "arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese – conclude De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti". ECO NG01 red/kat 201328 MAR 24

CONFETRA: MELONI SBLOCCHI APPLICAZIONE REVERSE CHARGE IVA IN APPALTI LOGISTICA

(DIRE) Roma, 20 mar. - Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica. Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori. Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto. Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo "arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese - conclude De Ruvo - sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti".

Confetra: il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica

https://www.ilnautilus.it/news/2024-03-20/confetra-il-presidente-meloni-sblocchi-lapplicazione-del-reverse-charge-iva-negli-appalti-di-logistica_136382/

Roma– Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica. Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.

Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto.

Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo “arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese – conclude De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti”.

LOGISTICA: CONFETRA, 'MELONI SBLOCCHI APPLICAZIONE REVERSE CHARGE IVA NEGLI APPALTI'

Roma, 20 mar - (Adnkronos) - "Il presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge Iva negli appalti di logistica". Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge Iva, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'Iva dei propri fornitori. Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi Iva e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto. Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo "arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'Iva garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese - conclude De Ruvo - sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge Iva, i comportamenti fraudolenti".

De Ruvo (Confetra): «Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge Iva negli appalti di logistica»

[De Ruvo \(Confetra\): «Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge Iva negli appalti di logistica» | Uomini e Trasporti](#)

Il presidente della Confederazione dei Trasporti e della Logistica chiede di intervenire in sede Ue per sbloccare un intervento normativo efficace per limitare le frodi Iva e favorire la trasparenza degli appalti nella logistica

Il presidente di Confetra Carlo De Ruvo torna a chiedere l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi Iva e favorire la trasparenza degli appalti rivolgendosi direttamente alla presidente del Consiglio Giorgia Meloni. La richiesta di Confetra è di intervenire presso la Commissione Europea affinché si applichi anche al settore della logistica, come già avviene per altri settori, il meccanismo del reverse charge Iva, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'Iva dei propri fornitori. Il presidente De Ruvo puntualizza come solo una forte iniziativa politica da parte della presidente del Consiglio possa indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'Iva garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. «Le nostre imprese – sottolinea De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscali, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge Iva, i comportamenti fraudolenti».

Confetra: Meloni sblocchi applicazione reverse charge Iva appalti logistica Confetra: Meloni sblocchi applicazione reverse charge Iva appalti logistica De Ruvo: forte iniziativa politica può indurre Ue a deroga regime ordinario

Roma, 20 mar. (askanews) - Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica. Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori. Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto. Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo "arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese - conclude De Ruvo - sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti".

Confetra al governo: si applichi reverse charge IVA negli appalti di logistica
Necessario un intervento normativo efficace per prevenire comportamenti fraudolenti.

[Confetra al governo: si applichi reverse charge IVA negli appalti di logistica | Transportonline](#)

ROMA - Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica. Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.

Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto.

Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo "arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese – conclude De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti".

Confetra chiede il reverse charge dell'Iva nella logistica

[Confetra chiede il reverse charge dell'Iva nella logistica - TrasportoEuropa](#)

Le cronache della logistica sono sempre più affollate d'indagini della Guardia di Finanza sulle frodi fiscali, che si concentrano soprattutto nella falsa fatturazione per ottenere illeciti crediti dell'Iva. Un fenomeno che si potrebbe prevenire con una modifica alla normativa, ossia applicando anche ai contratti di logistica il reverse charge. Questo meccanismo permette alle imprese di versare direttamente all'Erario l'Iva delle fatture dei propri fornitori. Un sistema applicato in altri comparti e che Confetra chiede di attivare anche per la logistica. Lo ha fatto con una lettera alla Presidente del Consiglio, invitandola a intervenire in tal senso presso la Commissione Europea.

“Arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'Iva garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro”, afferma il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. “Le nostre imprese sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge Iva, i comportamenti fraudolenti”.

Reverse charge Iva sugli appalti della logistica: Confetra chiama Roma e Bruxelles

L'associazione torna a presentare questa richiesta per limitare le frodi e favorire la trasparenza

<https://www.supplychainitaly.it/2024/03/20/reverse-charge-iva-sugli-appalti-della-logistica-confetra-chiama-roma-e-bruxelles/>

La richiesta al Governo da parte di Confetra dell'applicazione del meccanismo del reverse charge Iva sugli appalti della logistica non è nuova, ma – spiega la nota dell'associazione – nulla ad oggi è stato fatto in questo senso.

Ecco dunque che questa volta l'appello di Confetra è rivolto direttamente al Presidente del Consiglio Giorgia Meloni affinché intervenga presso la Commissione Europea perché il settore della logistica, come già avviene per altri settori, possa applicare il meccanismo reverse charge Iva, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'Iva dei propri fornitori, limitando così le frodi e favorendo la trasparenza degli appalti.

“Arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'Iva garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge Iva, i comportamenti fraudolenti” ha commentato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Logistica: Confetra chiede l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti

Confetra chiede da tempo l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza

<https://www.trasporti-italia.com/logistica/logistica-confetra-applicazione-reverse-charge-iva-appalti/130441/>

Confetra ha avanzato al presidente del Consiglio Giorgia Meloni di sbloccare l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica.

Confetra ha chiesto a Meloni di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA. In questo modo si consentirebbe alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.

Il reverse charge, ovvero l'inversione contabile, è un metodo di applicazione dell'imposta sul valore aggiunto.

Ma in cosa consiste? Il pagamento dell'IVA viene spostato da chi emette la fattura a chi la riceve.

Quindi, il destinatario della cessione del bene o della prestazione di servizio assolve l'imposta in luogo del cedente o prestatore.

Il meccanismo d'inversione contabile, disciplinato dal DPR n. 633/1972, è stato introdotto in Italia con l'obiettivo di ridurre il rischio di evasione fiscale dell'IVA.

Reverse charge IVA per limitare le frodi

Confetra chiede da tempo l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza.

“Ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto”, sottolinea l'associazione in una nota.

Leggi anche – Sciopero treni 23 e 24 marzo 2024: ritardi, cancellazioni e treni garantiti

Per il Presidente Confetra Carlo De Ruvo “arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro”.

“Le nostre imprese – conclude De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti”.

Confetra chiede l'applicazione del reverse charge IVA anche alla logistica

<https://www.euomerici.it/le-notizie-di-oggi/confetra-chiede-l-applicazione-del-meccanismo-del-reverse-charge-iva-anche-alla-logistica.html>

Il settore della logistica non gode di buona fama in materia di frodi fiscali (come si rileva dalle cronache dei giornali, non infrequenti sono i casi di falsa fatturazione per ottenere illeciti crediti Iva). Eppure una soluzione per risolvere il problema ci sarebbe e l'ha indicata con chiarezza Confetra, che ha chiesto al **presidente del Consiglio Meloni** di intervenire presso la **Commissione europea** affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, **si applichi il meccanismo del reverse charge IVA**, consentendo alle imprese di **versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori**.

La confederazione da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica **per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti** ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto.

Per il **presidente Confetra Carlo De Ruvo** *“arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro. Le nostre imprese sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti”*.

Confetra sull'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica
<https://trasportale.it/confetra-reverse-charge-iva-logistica/>

Confetra: il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica

*“Il Presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica”. Così Confetra ha chiesto al Presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, **consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.***

Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per **limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti** ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto.

Per il Presidente [Confetra Carlo De Ruvo](#) *“arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del Presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di **oltre 300 milioni di euro.** Le nostre imprese – conclude De Ruvo – sono pronte a fare la loro parte smentendo la corrente mediatica che le taccia di irregolarità fiscale, ma perché ciò avvenga è necessario **un intervento normativo efficace che consenta loro di prevenire, attraverso il meccanismo del reverse charge IVA, i comportamenti fraudolenti**”.*

Confetra sull'IVA sollecita il reverse charge

<https://www.lagazzettamarittima.it/2024/03/23/confetra-sulliva-sollecita-il-reverse-charge/>

Il presidente Meloni sblocchi l'applicazione del reverse charge IVA negli appalti di logistica". Così Confetra ha chiesto al presidente del Consiglio di intervenire presso la Commissione Europea affinché al settore della logistica, come già avviene per altri settori, si applichi il meccanismo del reverse charge IVA, consentendo alle imprese di versare direttamente all'erario l'IVA dei propri fornitori.

Confetra da tempo chiede l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica per limitare le frodi IVA e favorire la trasparenza degli appalti ma, nonostante i ripetuti solleciti al presente Governo e a quello precedente, nulla finora è stato fatto.

Per il presidente Confetra **Carlo De Ruvo** "arrivati a questo punto solo una forte iniziativa politica da parte del presidente Meloni può indurre l'Unione Europea a concedere la deroga al regime ordinario dell'IVA garantendo allo stesso tempo allo Stato un gettito certo di oltre 300 milioni di euro".

Alsea lancia l'allarme al sindaco Sala: Malpensa aeroporto strategico anche per le merci

https://www.transportonline.com/notizia_58663_Alsea-lancia-l%E2%80%99allarme-al-sindaco-Sala:-Malpensa-aeroporto-strategico-anche-per-le-merci.html

Gli spedizionieri e autotrasportatori di Milano chiedono al Sindaco di Milano maggiore attenzione al trasporto aereo merci. Oggi si è tenuto un incontro tra la presidenza di Alsea ed il Sindaco di Milano, Giuseppe Sala unitamente ai vertici di SEA, al Presidente di Confetra ed al Presidente di Anama. Ha dichiarato Andrea Cappa, Segretario Generale di Alsea: "Abbiamo richiesto un incontro al Sindaco Sala dopo i ritardi che si sono registrati a Malpensa sul trasporto aereo merci nella seconda metà del 2023 e nei primi due mesi del 2024.

Il trasporto aereo viene utilizzato per le merci a più alto valore: moda, componentistica, pharma e meccanica di ricambio, oltre ai deperibili. Sono merci che impiegano poche ore per volare da e per i mercati di tutto il mondo e che sempre in poche ore devono uscire dall'aeroporto per raggiungere i mercati finali, le fiere o le catene produttive che non possono fermarsi.

Purtroppo, negli ultimi tempi a Malpensa i tempi di rilascio merci all'import hanno spesso superato i tre giorni, con punte di cinque giorni. Una situazione insostenibile che rischia di spostare traffico dal principale aeroporto italiano ai competitors europei. Pur apprezzando gli sforzi compiuti da SEA, grazie al nuovo management ed ai conseguenti importanti investimenti che si stanno facendo, riteniamo che occorra uno sforzo ulteriore.

Chiediamo una accelerazione negli investimenti e nelle manutenzioni, adeguate risorse umane in SEA dedicate al Cargo e una collaborazione tra Malpensa e gli scali minori per fare fronte alla crescita del traffico aereo merci dei prossimi anni". Sul tema Carlo De Ruvo, Presidente Confetra, ha dichiarato: "La IATA stima per i prossimi 20 anni una crescita media del trasporto aereo merci del 3% all'anno. Nemmeno con lo sviluppo del Masterplan di Malpensa al 2035 l'aeroporto varesino potrà far fronte alla crescita stimata del traffico italiano. Occorre prepararsi per tempo con una sinergia con altri aeroporti che possano fungere da riserva di capacità." Sono diversi gli aspetti su cui lavorare: dagli investimenti nelle infrastrutture alle manutenzioni, dalla sicurezza alla viabilità, dalla digitalizzazione alla qualità dei servizi.

"Su quest'ultimo tema – ha affermato Alessandro Albertini, Presidente di Anama – chiediamo una attenzione particolare al servizio offerto dai due principali handlers aeroportuali, Alha e MLE: occorre che efficientino i loro processi in un'ottica di miglioramento continuo che è mancata in questi anni.

"La risposta del Sindaco Sala è stata adeguata ed apprezzata. – informa Andrea Cappa – Ha mostrato attenzione e comprensione ai problemi degli operatori, rimarcando la strategicità di Malpensa per l'economia nazionale e per la città di Milano. Abbiamo apprezzato la volontà di trovare soluzioni, consapevoli delle difficoltà di un sistema complesso come il principale aeroporto cargo italiano. Ha sottolineato l'impegno suo e di SEA nel proseguire sulla strada intrapresa degli investimenti sul cargo e dell'efficientamento del sistema, conscio che occorre anche avere un coinvolgimento più ampio visto l'interesse nazionale che riveste Malpensa anche per il trasporto aereo merci."

Alea chiede a Milano maggiore attenzione per Malpensa

<https://www.trasporto.europa.it/notizie/aereo/alea-chiede-a-milano-maggiore-attenzione-per-malpensa/>

La scena logistica aeroportuale di Malpensa si trova ad un bivio critico, come sottolineato dalla riunione avvenuta il 27 marzo 2024 tra la presidenza di Alea, l'associazione degli spedizionieri e autotrasportatori, e il sindaco di Milano, Giuseppe Sala, insieme ai vertici di Sea, al presidente di Confetra ed al presidente di Anama. Al centro del dibattito, la crescente preoccupazione per i ritardi nel trasporto aereo merci, cruciali per l'economia nazionale e la reputazione di Malpensa come hub strategico.

Andrea Cappa, segretario generale di Alea, ha espresso forte preoccupazione per i rallentamenti osservati nell'ultimo anno, con tempi di rilascio delle merci che hanno toccato soglie critiche, compromettendo la competitività dell'aeroporto sullo scenario europeo. "Il trasporto aereo merci riguarda beni ad alto valore e fondamentali per diversi settori industriali italiani. Tempi di rilascio superiori ai tre giorni non sono più sostenibili", ha dichiarato Cappa, evidenziando come ciò rischia di deviare il flusso di traffico verso altri scali europei più efficienti.

L'incontro ha avuto l'obiettivo di sollecitare un intervento deciso per migliorare la situazione, chiedendo un'accelerazione negli investimenti, adeguate risorse umane dedicate al cargo e una collaborazione più stretta tra Malpensa e altri scali minori per gestire la crescita prevista del traffico aereo merci. Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, ha messo in luce le stime della lata che prevedono una crescita media annuale del 3% del trasporto aereo merci per i prossimi vent'anni, sottolineando l'insufficienza dell'attuale infrastruttura di Malpensa a sostenere tale espansione senza una pianificazione proattiva che coinvolga anche altri aeroporti come supporto di capacità.

L'appello si estende alla necessità di migliorare non solo le infrastrutture e le manutenzioni ma anche la sicurezza, la viabilità, la digitalizzazione e la qualità dei servizi. In particolare, Alessandro Albertini, presidente di Anama, ha evidenziato l'importanza di rendere più efficienti i processi dei principali operatori aeroportuali, Alha e Mle, attraverso un miglioramento continuo. La risposta del sindaco Sala è stata accolta positivamente dalla delegazione di Alea, mostrando sensibilità e impegno nei confronti delle problematiche esposte. Sala ha riconosciuto la strategicità di Malpensa non solo per l'economia milanese ma per l'intero sistema Paese, assicurando un impegno continuato negli investimenti sul cargo e nel miglioramento dell'efficienza delle operazioni.

Alsea, Anama e Confetra in pressing su Sala per il cargo a Malpensa

Le associazioni bussano alla porta del sindaco di Milano, principale azionista di Sea, chiedendo risorse e una accelerata negli investimenti

<https://www.aircargoitaly.com/alsea-anama-e-confetra-in-pressing-su-sala-per-il-cargo-a-malpensa/>

Alsea, Anama e Confetra hanno reso noto di avere avuto quest'oggi un incontro con Beppe Sala, il primo nel quale hanno affrontato il tema del traffico delle merci di Malpensa, criticità incluse. Al sindaco del comune di Milano, azionista di maggioranza di Sea – pure presente con i suoi vertici alla riunione – le associazioni hanno rappresentato le difficoltà e i ritardi registrati nello scalo nella seconda metà del 2023 e nei primi due mesi del 2024.

“Purtroppo, negli ultimi tempi a Malpensa i tempi di rilascio merci all'import hanno spesso superato i tre giorni, con punte di cinque giorni. Una situazione insostenibile che rischia di spostare il traffico dal principale aeroporto italiano ai competitors europei” ha dichiarato Andrea Cappa, segretario Generale di Alsea. “Pur apprezzando gli sforzi compiuti da Sea, grazie al nuovo management e ai conseguenti importanti investimenti che si stanno facendo, riteniamo che occorra uno sforzo ulteriore”. In particolare l'associazione ha richiesto “una accelerazione negli investimenti e nelle manutenzioni”, “adeguate risorse umane” dedicate al traffico merci e “una collaborazione tra Malpensa e gli scali minori per fare fronte alla crescita del traffico aereo merci dei prossimi anni”. Sul piatto anche il controverso tema dell'ampliamento della cargo city, rappresentato a Sala dal vertice di Sea Armando Brunini. Sul punto Carlo De Ruvo, presidente Confetra, ha evidenziato come però, nemmeno con lo sviluppo del masterplan di Malpensa al 2035 l'aeroporto varesino potrà far fronte alla crescita stimata del traffico italiano. “Occorre prepararsi per tempo con una sinergia con altri aeroporti che possano fungere da riserva di capacità” ha quindi affermato. Il presidente di Anama Alessandro Albertini, in linea con la presa di posizione espressa recentemente, ha chiesto attenzione sul servizio offerto da Alha e Mle, evidenziando che “occorre che efficientino i loro processi in un'ottica di miglioramento continuo che è mancata in questi anni”.

La risposta del sindaco Sala – ha commentato infine Andrea Cappa – è stata “adeguata ed apprezzata”. Il primo cittadino di Milano ha mostrato “attenzione e comprensione ai problemi degli operatori, rimarcando la strategicità di Malpensa per l'economia nazionale e per la città di Milano”. Sala, ha aggiunto il segretario generale di Alsea, ha sottolineato “l'impegno suo e di Sea nel proseguire sulla strada intrapresa degli investimenti sul cargo e dell'efficientamento del sistema, conscio che occorre anche avere un coinvolgimento più ampio visto l'interesse nazionale che riveste Malpensa anche per il trasporto aereo merci.”

Ritardi a Malpensa: Alsea, Confetra e Anama incontrano il sindaco di Milano Sala

<https://www.euromerci.it/dal-mercato/ritardi-a-malpensa-alsea-confetra-e-anama-incontrano-il-sindaco-di-milano-sala.html>

La presidenza di Alsea ha di recente incontrato il sindaco di Milano, Giuseppe Sala unitamente ai vertici di SEA, al presidente di Confetra e al presidente di Anama. “Abbiamo richiesto un incontro al sindaco Sala dopo i ritardi che si sono registrati a Malpensa sul trasporto aereo merci nella seconda metà del 2023 e nei primi due mesi del 2024”, ha spiegato Andrea Cappa, segretario generale di Alsea.

Il trasporto aereo viene utilizzato per le merci a più alto valore: moda, componentistica, pharma e meccanica di ricambio, oltre ai deperibili. Sono merci che impiegano poche ore per volare da e per i mercati di tutto il mondo e che sempre in poche ore devono uscire dall'aeroporto per raggiungere i mercati finali, le fiere o le catene produttive che non possono fermarsi.

Purtroppo, negli ultimi tempi a Malpensa i tempi di rilascio merci all'import hanno spesso superato i tre giorni, con punte di cinque giorni. Una situazione insostenibile che rischia di spostare traffico dal principale aeroporto italiano ai competitor europei. Pur apprezzando gli sforzi compiuti da SEA, grazie al nuovo management e ai conseguenti importanti investimenti che si stanno facendo, Alsea e le altre associazioni intervenute all'incontro ritengono che occorra uno sforzo ulteriore. E chiedono una accelerazione negli investimenti e nelle manutenzioni, adeguate risorse umane in SEA dedicate al cargo e una collaborazione tra Malpensa e gli scali minori per fare fronte alla crescita del traffico aereo merci dei prossimi anni.

Per Carlo De Ruvo, presidente Confetra: “La IATA stima per i prossimi 20 anni una crescita media del trasporto aereo merci del 3% all'anno. Nemmeno con lo sviluppo del Masterplan di Malpensa al 2035 l'aeroporto varesino potrà far fronte alla crescita stimata del traffico italiano. Occorre prepararsi per tempo con una sinergia con altri aeroporti che possano fungere da riserva di capacità.”

Sono diversi gli aspetti su cui lavorare, dagli investimenti nelle infrastrutture alle manutenzioni, dalla sicurezza alla viabilità, dalla digitalizzazione alla qualità dei servizi.

“Su quest'ultimo tema – ha affermato Alessandro Albertini, presidente di Anama – chiediamo una attenzione particolare al servizio offerto dai due principali handlers aeroportuali, Alha e MLE: occorre che efficientino i loro processi in un'ottica di miglioramento continuo che è mancata in questi anni.

“La risposta del sindaco Sala è stata adeguata ed apprezzata. – comunica Cappa – Ha mostrato attenzione e comprensione ai problemi degli operatori, rimarcando la strategicità di Malpensa per l'economia nazionale e per la città di Milano. Abbiamo apprezzato la volontà di trovare soluzioni, consapevoli delle difficoltà di un sistema complesso come il principale aeroporto cargo italiano. Ha sottolineato l'impegno suo e di SEA nel proseguire sulla strada intrapresa degli investimenti sul cargo e dell'efficientamento del sistema, conscio che occorre anche avere un coinvolgimento più ampio visto l'interesse nazionale che riveste Malpensa anche per il trasporto aereo merci.”