



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Assemblea Pubblica Confetra
19 novembre 2024

AGENZIE

Confetra, restrizioni Brennero costano 2 miliardi l'anno

https://www.ansa.it/sito/notizie/topnews/2024/11/19/confetra-restrizioni-brennero-costano-2-miliardi-lanno_5dc30339-55df-4ecf-b1f5-d0a354648153.html

Presidente De Ruvo, serie di criticità sui valichi alpini

"Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria".
Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione.

"Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest".

Logistica: Confetra, 115,8 mld di fatturato 2023 (stima +0,7% in 2024) -2- In Italia mancano 22mila autisti di camion (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 nov - Tra le sfide per il settore c'è quella la mancanza di forza lavoro. "Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti - ha detto De Ruvo - secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230mila, di cui 22mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri". La confederazione indica anche delle "criticità geopolitiche e geoeconomiche", come la guerra israelo-palestinese, che ha modificato le rotte delle merci impattando sulla logistica portuale e aerea. Poi ci sono i valichi alpini, "questione tutt'altro che risolta, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo - solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno - pesano sulla movimentazione delle merci via terra". "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica - ha concluso De Ruvo - incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese: gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità".

Logistica: Confetra, 115,8 mld di fatturato 2023 (stima +0,7% in 2024) De Ruvo: scenari incerti ma comparto tiene (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 nov - Il comparto della logistica ha registrato nel 2023 un fatturato di 115,8 miliardi, per il 2024 si prevede un incremento dello 0,7% "allineato all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti". Lo dice l'Osservatorio Contract Logistics, presentato da Confetra questa mattina a Roma, in occasione della assemblea pubblica della confederazione. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese", ha commentato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo. "Serve però - ha aggiunto - una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono".

De Ruvo, 'imprese resilienti, ma ora serve una governance complessiva'

Roma, 19 nov. (Adnkronos) - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono", sottolinea il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.

Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento

LOGISTICA: CONFETRA, 'TIENE IL FATTURATO, MANCA VISIONE STRATEGICA' (2)

=

(Adnkronos) - Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

Logistica: Confetra, tiene fatturato ma manca visione strategica (2)=

(AGI) - Roma, 19 nov. - Questione tutt'altro che risolta e' quella dei valichi alpini, dove le criticita' manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticita' scontate dal comparto del cargo ferroviario, che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Inoltre, la corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, e' iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi" non e' stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitivita' del paese.

In termini di fiscalita' e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'Iva, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'Iva sul committente.

"Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione europea", ha raccontato De Ruvo. "Qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto sarebbe il caso di riflettere in termini piu' concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

Logistica: Confetra, tiene fatturato ma manca visione strategica = (AGI) - Roma, 19 nov. - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. E' quanto emerge dall'Osservatorio Contract Logistics.

"Non e' tempo di festeggiare, pero', quella che vediamo e' la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese", ha commentato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della confederazione, che si e' tenuta oggi a Roma.

"Serve pero' una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono", aggiunge De Ruvo.

Tema centrale e' senza dubbio la mancanza di forza lavoro, fanno notare da Confetra. Rispetto alla figura degli autisti, secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230mila, di cui 22 mila unita' solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo.

Rispetto alle rotte delle merci, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilita' dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal.

Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che pero' cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) piu' della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialita' da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei.

Confetra: De Ruvo, tiene fatturato logistica ma manca visione strategica
Confetra: De Ruvo, tiene fatturato logistica ma manca visione strategica Roma, 19 nov. (LaPresse) - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. 'Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono". Così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma. Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Confetra: De Ruvo, tiene fatturato logistica ma manca visione strategica-2- Roma, 19 nov. (LaPresse) - Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento. "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Confetra: De Ruvo, tiene fatturato logistica ma manca visione strategica-3- Roma, 19 nov. (LaPresse) - La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. “Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l’impatto sull’economia reale”, fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei “sussidi ambientalmente dannosi”, agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l’ambiente, non è stata valutata per l’impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l’ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive. La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell’operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. “Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all’altro e l’azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli”, ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l’esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: “La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi”, ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l’auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale “va affrontato il tema dell’effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority”.

Confetra: De Ruvo, tiene fatturato logistica ma manca visione strategica-4- ROMA, 19 nov. (LaPresse) - In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica". "Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso: "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico". All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

Confetra: tiene il fatturato del comparto logistico, ma manca visione strategica. De Ruvo, serve governance complessiva

<https://www.ferpress.it/confetra-tiene-il-fatturato-del-comparto-logistico-ma-manca-visione-strategica-de-ruvo-serve-governance-complessiva/>

(FERPRESS) – Roma, 19 NOV – Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti.

“Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono”; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Le sfide del settore. Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri “In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale”, ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti – penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani – e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario – chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale – che sta attraversando una vera e propria “tempesta perfetta”, con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Serve una visione di lungo periodo. “La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese”, ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Decarbonizzazione. La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. “Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l’impatto sull’economia reale”, fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei “sussidi ambientalmente dannosi”, agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l’ambiente, non è stata valutata per l’impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l’ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

Semplificazione. La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell’operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. “Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all’altro e l’azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli”, ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l’esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: “La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi”, ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l’auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale “va affrontato il tema dell’effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority”.

Fiscalità. In termini di fiscalità e di lotta all’evasione fiscale, soprattutto a quella dell’IVA che solo nell’ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l’applicazione dell’inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all’IVA sul committente. “Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l’amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea – ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto “sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l’applicazione del reverse charge negli appalti di logistica”.

Ripensare la governance. “Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni”, ha detto De Ruvo che ha concluso “Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico”.

L’evento. All’evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

Trasporti, De Ruvo (Confetra): Comparto tiene ma serve governance regolatoria

Roma, 19 nov (GEA) - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono". Così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israello-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Trasporti, De Ruvo (Confetra): Comparto tiene ma serve governance regolatoria

Roma, 19 nov (GEA) - Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Serve una visione di lungo periodo. "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Assemblea Confetra: in Italia mancano 22 mila autisti

<https://askanews.it/2024/11/19/assemblea-confetra-in-italia-mancano-22-mila-autisti/>

Il presidente De Ruvo: serio problema ricambio generazionale

Roma, 19 nov. (askanews) – Tema centrale, capace di mettere in disregolatoria tenuta del settore logistico italiano, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda Carlo De Ruvo presidente di Confetra, dall'assemblea pubblica della Confederazione. Un settore strategico che per il 2024 stima una crescita dello 0,7%, allineata a quella dell'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare – dice ancora il presidente – quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"

Logistica, Assemblea Confetra: fatturato 2024 a +0,7% ma manca visione strategica

<https://www.teleborsa.it/News/2024/11/19/logistica-assemblea-confetra-fatturato-2024-a-0-7percent-ma-manca-visione-strategica-99.html>

(Teleborsa) - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.

Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli", ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag:

"La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi", ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

"Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

STAMPA

«Nella logistica mancano 22mila autisti di camion»

Assemblea Confetra

Il presidente De Ruvo: il gap riguarda anche operatori di magazzino e spedizionieri

I divieti al Tir al Brennero costano al sistema italiano circa 2 miliardi l'anno

Marco Morino

Fatturato a 117,8 miliardi nel 2024, per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, con una crescita dello 0,7% sul 2023, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. «Non è tempo di festeggiare, il comparto tiene e continua a essere competitivo affidandosi alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta alla logistica e al trasporto merci di reagire alle sfide che lo attendono». Così il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta ieri a Roma.

Tema centrale, capace di mettere in discussione la tenuta della logistica italiana, è la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo alla figura degli autisti di mezzi pesanti, secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230mila, di cui 22mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedi-

zionieri. Spiega De Ruvo: «In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale, causato anche dalla scarsa attrattività delle professioni logistiche, ancora legata a un immaginario collettivo ben lontano dalla positiva realtà del contratto di lavoro nazionale, attualmente in fase di rinnovo, e dagli sviluppi tecnologici in doti dalla digitalizzazione».

Secondo Confetra, bisogna agire rapidamente per avere effetti positivi a medio termine: ridurre le difficoltà di accesso dovute ai costi elevati di abilitazione per gli autisti; investire sull'istruzione con una maggiore collaborazione tra mondo imprenditoriale e scuole professionali, istituti tecnici e istituti tecnici superiori; rivedere la disciplina sull'immigrazione, che non copre i vuoti occupazionali interni.

Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra Israele-palestinese, che stanno impattando in maniera sensibile sulle catene globali di fornitura. Le nuove rotte delle merci, a seguito della chiusura del canale di Suez, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da un lato i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altro la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti, penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare i porti italiani. Inoltre, sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità del trasporto

marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro del terminal. Questione tutt'altro che risolta, sottolinea poi De Ruvo, è quella dei valichi alpini: «La chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo del Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest, mentre sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del ponte Lueg, in Austria».

L'emergenza ai valichi accentua la crisi del trasporto ferroviario delle merci (chiusure per i cantieri del Pnr, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale) che sta attraversando una vera e propria tempesta perfetta, con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 in ulteriore peggioramento (si veda anche l'articolo sotto). Il presidente di Confetra parla infine di transizione ecologica. «La corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici. Nel trasporto stradale e non solo, la decarbonizzazione si sta attuando con una preferenza praticamente esclusiva per l'energia elettrica, a fronte di e-fuel e bio-fuel che permetterebbero entrambi di continuare a produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035, limitando i possibili danni economici anche al settore automotive profondamente in crisi in Europa e in Italia». Conclude De Ruvo: «Serve una visione di lungo periodo per restituire slancio a un comparto centrale per lo sviluppo del Paese».

Le imprese: nel trasporto stradale la transizione ecologica punta solo sull'elettrico e trascura le alternative bio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica, crescita dello 0,7%

Il settore della logistica ha registrato 115,8 miliardi di ricavi nel 2023 (Osservatorio Contract Logistics) e prevede una crescita dello 0,7% quest'anno. «Un comparto che tiene» dice il presidente di Confetra Carlo De Ruvo.


© RIPRODUZIONE RISERVATA

De Ruvo (Confetra): «Decarbonizzazione da ripensare e ribilanciare»

«Il tema della decarbonizzazione va profondamente ripensato, per evitare costi sociali insostenibili» ha detto Carlo De Ruvo, presidente di Confetra all'assemblea della confederazione dei trasporti e della logistica. «La corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione», ha attaccato il presidente. De Ruvo ha aggiunto che «la decarbonizzazione si sta attuando con una preferenza praticamente esclusiva per l'energia elettrica, a fronte di e-fuel e bio-fuel che permetterebbero entrambi di continuare a produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035, limitando i possibili danni economici anche al settore».

DENUNCIA CONFETRA

Brennero, limitazioni dei Tir costano 2 mld

 **LE LIMITAZIONI** al traffico sul Brennero hanno gravissime ripercussioni economiche: 2 miliardi di euro l'anno. Una situazione ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria. La denuncia arriva dal presidente di **Confetra**, Carlo De Ruvo. "Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 e il 2023 è aumentato del 3,8%, ma restano una serie di criticità sui valichi alpini attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord-Ovest".

I numeri dello studio presentato all'assemblea di **Confetra** mancano 22 mila autisti

Cargo ferroviario, perdite a 90 milioni Ma tiene il fatturato della logistica italiana

IL CASO

In Europa mancano oltre 230 mila autisti e solo in Italia circa 22 mila. Carenze analoghe si registrano su altre figure del comparto logistica: operatori logistici e di magazzino, macchinisti, spedizionieri. A descrivere il quadro il presidente di **Confetra**, Carlo De Ruvo, all'assemblea pubblica della Confederazione. «In

Italia abbiamo un serio problema di **ricambio generazionale**, causato anche dalla scarsa attrattività delle professioni logistiche», ha sottolineato. «Servono quindi misure strutturali da adottare rapidamente per avere effetti positivi a medio termine: ridurre le difficoltà di accesso dovute ai **costi elevati di abilitazione per gli autisti**; investire sull'istruzione con una maggiore collaborazione tra mondo imprenditoriale e

scuole professionali, istituti tecnici e istituti tecnici superiori; **rivedere la disciplina sull'immigrazione**, che non copre i vuoti occupazionali interni», ha spiegato il presidente di **Confetra**. «Il cargo ferroviario è il settore che sta manifestando le maggiori fragilità: dopo la ripresa del 2021, il traffico ferroviario delle merci è rimasto stabile nel 2022 per poi crollare nel 2023 (-8,3% in termini di tonnellate e -6,7% in

termini di ton-km), con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdite di fatturato e con previsioni, nazionali ed europee, tutt'altro che rosee per il 2024» spiega De Ruvo che ha anche affrontato anche il problema dei valichi alpini, che pesa e continuerà a pesare sulle esportazioni italiane. «Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor

più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria». Il presidente ha dato numeri che minacciano di **impattare sul Pil del Nord Ovest**: «Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 e il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni. La chiusura per tre mesi l'anno, per un periodo di 18 anni, per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest». —

GIL.F.

© CONFETRA 2024

«I divieti al Brennero costano due miliardi»

«Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria». Lo ha detto il presidente di **Confetra**, **Carlo De Ruvo**, all'assemblea della Confederazione. «Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni». Intanto la Commissione Europea sostiene l'Italia nel ricorso contro l'Austria di fronte alla Corte di Giustizia europea rispetto ai divieti di circolazione per i mezzi pesanti imposti sull'asse del Brennero. «Così facendo, pur non essendo coricorrente, la Commissione potrà presentare il suo punto di vista nell'ambito del procedimento avviato dal Governo italiano, per accertare le inadempienze austriache collegate ai provvedimenti unilaterali disposti al Brennero» dice l'Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto e della logistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'allarme dei trasportatori: «I blocchi dei tir al Brennero ci costano 2 miliardi all'anno»

<https://www.altoadige.it/cronaca/l-allarme-dei-trasportatori-i-blocchi-dei-tir-al-brennero-ci-costano-2-miliardi-all-anno-1.3930412>

De Ruvo, presidente di Confetra: «Sui valichi alpini transitano 12 milioni di camion che trasportano 230 milioni di tonnellate di merci. La situazione si aggraverà con i lavori al ponte Lueg in Austria»

ROMA. "Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria". Lo ha detto il presidente di Confetra, la Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione.

"Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo.

Il presidente ha sottolineato che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest".

ONLINE

Logistica, Assemblea Confetra: fatturato 2024 a +0,7% ma manca visione strategica

https://finanza.repubblica.it/News/2024/11/19/logistica_assemblea_confetra_fatturato_2024_a_+0_7percento_ma_manca_visione_strategica-99/

(Teleborsa) - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.

Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità delle schedule marittime e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli", ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag:

"La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi", ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

"Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

Logistica, Assemblea Confetra: fatturato 2024 a +0,7% ma manca visione strategica

<https://finanza.ilsecoloxix.it/News/2024/11/19/logistica-assemblea-confetra-fatturato-2024-a-+0-7percento-ma-manca-visione-strategica/OTIfMjAyNC0xMS0xOV9UTEI>

Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.

Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocrazia, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli", ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag:

"La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi", ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente, qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

"Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

IL VIDEO. Assemblea Confetra: in Italia mancano 22 mila autisti

https://www.ilmessaggero.it/video/askanews/assemblea_confetra_in_italia_mancano_22_mila_autisti-8487900.html

Economia

19/11/2024 - 15:11

IL VIDEO. Assemblea Confetra: in Italia mancano 22 mila autisti

Roma, 19 nov. (askanews) - Tema centrale, capace di mettere in disregolatoria tenuta del settore logistico italiano, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda Carlo De Ruvo presidente di Confetra, dall'assemblea pubblica della Confederazione. Un settore strategico che per il 2024 stima una crescita dello 0,7%, allineata a quella dell'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare - dice ancora il presidente - quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"

Logistica, Assemblea Confetra: fatturato 2024 a +0,7% ma manca visione strategica

<https://finanza.lastampa.it/News/2024/11/19/logistica-assemblea-confetra-fatturato-2024-a-+0-7percento-ma-manca-visione-strategica/OTIfMjAyNC0xMS0xOV9UTEI>

Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.

Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli", ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag:

"La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi", ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

"Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

Confetra, restrizioni Brennero costano 2 miliardi l'anno

<https://www.lanazione.it/economia/ultimaora/confetra-restrizioni-brennero-costano-2-2173fa32>

Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria". Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione. "Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest".

Assemblea Confetra: in Italia mancano 22 mila autisti

<https://www.liberoquotidiano.it/video/tv-news/40918917/assemblea-confetra-in-italia-mancano-22-mila-autisti.html>

Il presidente De Ruvo: serio problema ricambio generazionale

Roma, 19 nov. (askanews) – Tema centrale, capace di mettere in disregolatoria tenuta del settore logistico italiano, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri.”In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale”, ricorda Carlo De Ruvo presidente di Confetra, dall’assemblea pubblica della Confederazione. Un settore strategico che per il 2024 stima una crescita dello 0,7%, allineata a quella dell’economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti.”Non è tempo di festeggiare – dice ancora il presidente – quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono”

I blocchi al Brennero costano due miliardi all'Italia. L'alert di Confetra

<https://www.huffingtonpost.it/economia/2024/11/19/news/brennero-17765397/>

Allarme all'assemblea della Confederazione della logistica sulle continue limitazioni alla circolazione di mezzi pesanti tra Italia e Austria che hanno ripercussioni per il nostro tessuto produttivo. Il Governo in attesa del ricorso alla Corte Ue, Bruxelles non pervenuta

Le continue limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti al Passo del Brennero imposte dall'Austria all'Italia stanno generando costi "per due miliardi di euro l'anno", un danno ancor più aggravato dalla prossima limitazione di transito per interventi di manutenzione del Ponte di Lueg. A tanto ammonta il conto complessivo del blocco del traffico commerciale, al centro dell'eterna disputa tra Roma e Vienna, di cui Bruxelles da tempo se n'è lavata le mani scaricando l'onere della soluzione all'accordo tra le parti.

Assemblea Pubblica Confetra: Tiene il fatturato del comparto logistico, ma manca una visione strategica

https://www.ilnautilus.it/trasporti/logistica-trasporti/2024-11-19/assemblea-pubblica-confetra-tiene-il-fatturato-del-comparto-logistico-ma-manca-una-visione-strategica_152687/

De Ruvo: "Imprese resilienti, ma ora serve una governance complessiva"

Roma – Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Le sfide del settore. Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.

Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti – penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani – e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità delle schedule marittime e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario – chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale – che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Serve una visione di lungo periodo. "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Decarbonizzazione. La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. “Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale”, fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei “sussidi ambientalmente dannosi”, agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

Semplificazione. La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. “Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli”, ha spiegato il presidente.

E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: “La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi”, ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale “va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority”.

Fiscalità. In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. “Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea – ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto “sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica”.

Ripensare la governance. “Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni”, ha detto De Ruvo che ha concluso “Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico”.

L'evento. All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

logistica

Crolla il cargo ferroviario: -8,3%. Perdite per 90 milioni di euro

https://www.themeditelegraph.com/it/transport/ports/2024/11/19/news/cargo_ferroviano_traffico_medio-14819490/

È l'allarme che lancia il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, dall'assemblea pubblica della Confederazione

Roma - "Il cargo ferroviario è il settore che sta manifestando le maggiori fragilità: dopo la ripresa del 2021, il traffico ferroviario delle merci è rimasto stabile nel 2022 per poi crollare nel 2023 (-8,3% in termini di tonnellate e -6,7% in termini di tonn-km), con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdite di fatturato e con previsioni, nazionali ed europee, tutt'altro che rosee per il 2024". È l'allarme che lancia il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, dall'assemblea pubblica della Confederazione.

Il settore "sta vivendo una situazione paradossale: da un lato dovrebbe vivere una fase di forte espansione come soluzione alle stringenti politiche ambientali europee", ma "dall'altro, sta affrontando una 'tempesta perfetta', in termini di interruzioni causate dai cantieri del Pnrr, di cancellazioni legate alle manutenzioni dei valichi Alpini, calamità naturali, calo dell'export Ue e della bassa domanda interna", ha spiegato De Ruvo. Poi ha illustrato alcuni dati: "fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale". Tuttavia "serve una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono", ha sottolineato il presidente di Confetra.

Logistica, tiene il fatturato del comparto logistico, ma manca una visione strategica

https://www.transportonline.com/notizia_60185_Logistica,-tiene-il-fatturato-del-comparto-logistico,-ma-manca-una-visione-strategica.html

De Ruvo (Confetra): "Imprese resilienti, ma ora serve una governance complessiva"

ROMA - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Le sfide del settore. Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Serve una visione di lungo periodo. "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Decarbonizzazione. La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo.

Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

Semplificazione. La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli", ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: "La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi", ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

Fiscalità. In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

Ripensare la governance. "Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

L'evento. All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

INTERVISTE

Assemblea Confetra: “Tiene il comparto logistico, ma manca visione strategica”

Intervista al Presidente Confetra Carlo De Ruvo

<https://www.messaggeromarittimo.it/assemblea-confetra-tiene-fatturato-comparto-logistico/>

Rinnovo del CCNL logistica: trattative in corso

Intervista al Codirettore Confetra Fabio Marrocco

<https://www.messaggeromarittimo.it/rinnovo-del-contratto-logistica-trattative-in-corso/>

Sfide e opportunità secondo Assologistica

Intervista al Presidente Assologistica Umberto Ruggerone

<https://www.messaggeromarittimo.it/sfide-opportunita-assologistica/>

Spedimar: “Salvaguardia traffico container è priorità per Livorno”

Intervista al Presidente di Spedimar Giovanni Tognotti

<https://www.messaggeromarittimo.it/spedimar-attrattivita-incentivi-salvaguardia-traffici-container-priorita/>

RAM al lavoro su trasporti, logistica e digitalizzazione

Intervista all'Amministratore Unico di RAM SpA Davide Bordoni

<https://www.messaggeromarittimo.it/ram-al-centro-trasporti-logistica-digitalizzazione/>

Logistica e portualità: il cuore della competitività italiana

Intervista al Presidente Assoportri Rodolfo Giampieri

<https://www.messaggeromarittimo.it/logistica-portualita-cuore-competitivita-italiana/>

La resilienza della logistica italiana: ANITA in prima linea

Intervista al Presidente Anita Riccardo Morelli

<https://www.messaggeromarittimo.it/resilienza-logistica-italiana-anita-prima-linea/>

I porti italiani tra sfide geopolitiche e resilienza del Mediterraneo

Intervista al Responsabile Servizio Maritime & Energy del Centro Studi SRM Alessandro Panaro

<https://www.messaggeromarittimo.it/i-porti-italiani-tra-sfide-geopolitiche-e-resilienza-del-mediterraneo/>

Giachino: “L’Italia deve accelerare sulle infrastrutture per crescere”

Intervista a Bartolomeo Giachino Presidente di Saimare

<https://www.messaggeromarittimo.it/giachino-italia-accelerare-infrastrutture-crescere/>

Confetra lancia l'allarme: "Le restrizioni nel Brennero costano ogni anno 2 miliardi"

<https://www.shipmag.it/confetra-lancia-lallarme-le-restrizioni-nel-brennero-costano-ogni-anno-2-miliardi/>

Il presidente De Ruvo parla anche del crollo del cargo ferroviario: "Perdite per 90 milioni"

Roma – "Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria". Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione. "Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo che parla poi del crollo del cargo ferroviario: "E' il settore che sta manifestando le maggiori fragilità: dopo la ripresa del 2021, il traffico ferroviario delle merci è rimasto stabile nel 2022 per poi crollare nel 2023 (-8,3% in termini di tonnellate e -6,7% in termini di tonn-km), con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdite di fatturato e con previsioni, nazionali ed europee, tutt'altro che rosee per il 2024", prosegue ancora il presidente di Confetra che aggiunge ancora un dato che preoccupa: "Ciò che incide sensibilmente sul comparto della logistica è la carenza di figure professionali, che ne mettono in discussione la tenuta: in Europa mancano oltre 230mila autisti e solo in Italia circa 22mila, stessa problematica per altre figure del comparto, come operatori logistici e di magazzino, macchinisti, spedizionieri".

"Tiene la logistica, ma manca una visione strategica": Confetra fa il punto nell'assemblea pubblica

<https://www.informazionimarittime.com/post/tiene-la-logistica-ma-manca-una-visione-strategica-confetra-fa-il-punto-nellassemblea-pubblica&rss=rss>

Decarbonizzazione, semplificazione e fiscalità sono le sfide per il futuro del settore

Secondo l'Osservatorio Contract logistics, il comparto logistico italiano ha fatturato 115,8 miliardi nel 2023, con una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta oggi a Roma.

Le sfide del settore. Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Serve una visione di lungo periodo. "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese", ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Decarbonizzazione. La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi", agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

Semplificazione. La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli", ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: "La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi", ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

Fiscalità. In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'IVA che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al

mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto "sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

Ripensare la governance. "Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni", ha detto De Ruvo che ha concluso "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

L'evento. All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

Per Confetra manca una visione strategica per la logistica

<https://www.trasporto.europa.it/notizie/logistica/per-confetra-manca-una-visione-strategica-per-la-logistica/>

Il comparto logistico ha registrato un fatturato di 115,8 miliardi di euro nel 2023, con una previsione di crescita dello 0,7% per l'anno in corso, secondo i dati dell'Osservatorio Contract Logistics. Nonostante lo scenario internazionale incerto, il settore ha dimostrato resilienza, ma necessita di una visione strategica complessiva. Lo ha dichiarato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, durante dell'assemblea pubblica della Confederazione che si è svolta il 19 novembre 2024 a Roma: "Non è tempo di festeggiare, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono".

Tra i principali punti critici della logistica, De Ruvo pone la carenza di forza lavoro: secondo l'Iru in Europa mancano oltre 230 mila autisti, di cui 22 mila solo in Italia. Però il problema non riguarda solo i camionisti, ma anche altre figure come operatori logistici, macchinisti e spedizionieri. "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ha sottolineato De Ruvo. I nodi geopolitici, come la guerra israelo-palestinese, hanno anch'essi un impatto significativo, soprattutto per le nuove rotte marittime a seguito della chiusura del canale di Suez. Ciò ha portato un aumento del tempo di viaggio e una ridotta affidabilità dello schedule marittimo, penalizzando in particolare i porti italiani. Anche il cargo aereo ha risentito degli effetti del conflitto, con un aumento del traffico mondiale di merci, ma l'Italia non riesce a sfruttare al meglio il potenziale dei suoi aeroporti.

Nel versante stradale, ha proseguito il presidente di Confetra, le difficoltà dei valichi alpini sono un altro problema irrisolto. Le necessità della manutenzione e le restrizioni imposte dal Tirolo, in particolare al Brennero, costano due miliardi di euro all'anno e ostacolano il trasporto su strada. Il comparto del cargo ferroviario sta vivendo una "tempesta perfetta", con chiusure dovute ai cantieri del Pnrr, calamità naturali, e perdite di fatturato stimate in 90 milioni di euro per il 2023.

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende", ha spiegato De Ruvo, mettendo in evidenza come gli operatori spesso si trovino sottoposti a misure regolatorie penalizzanti e onerose. Le questioni oggi più urgenti riguardano la transizione ecologica, la semplificazione amministrativa e la fiscalità.

Confetra ritiene che la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti sia iniziata senza uno studio realistico e senza un bilancio adeguato per ammortizzare i costi sociali ed economici. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale", ha osservato De Ruvo, citando come esempio la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, una misura il cui impatto su tutta la filiera dei prezzi e sulla competitività del Paese non è stato adeguatamente valutato.

La mancanza di visione strategica si riflette anche sulla necessità di semplificazione amministrativa e sburocratizzazione. De Ruvo ha spiegato come il carico burocratico rappresenta uno svantaggio competitivo che spesso sposta attività economiche altrove. Ha inoltre ricordato la necessità di una riforma doganale che, anziché semplificare, ha complicato la competitività delle aziende italiane.

Per quanto riguarda la fiscalità, Confetra promuove da tempo l'applicazione del reverse charge per contrastare l'evasione dell'Iva, che nel solo ultimo anno ha generato sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro nel comparto logistico: "Abbiamo cercato di coinvolgere l'amministrazione finanziaria per avviare, almeno in via sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica", ha precisato De Ruvo.

Il presidente di Confetra ha concluso il suo intervento sottolineando l'importanza di ripensare il governo del settore logistico, di fronte a cambiamenti significativi a livello geopolitico e internazionale: "Va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

Assemblea Confetra: in Italia mancano 22 mila autisti

<https://www.iltempo.it/tv-news/2024/11/19/video/assemblea-confetra-in-italia-mancano-22-mila-autisti-40918920/>

Il presidente De Ruvo: serio problema ricambio generazionale

Roma, 19 nov. (askanews) – Tema centrale, capace di mettere in disregolatoria tenuta del settore logistico italiano, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. “In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale”, ricorda Carlo De Ruvo presidente di Confetra, dall’assemblea pubblica della Confederazione. Un settore strategico che per il 2024 stima una crescita dello 0,7%, allineata a quella dell’economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. “Non è tempo di festeggiare – dice ancora il presidente – quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono”

Confetra, restrizioni Brennero costano 2 miliardi l'anno

<https://www.quotidiano.net/economia/ultimaora/confetra-restrizioni-brennero-costano-2-2173fa32>

Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria". Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione. "Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest".

Confetra, restrizioni Brennero costano 2 miliardi l'anno

<https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/ultima-ora/1587168/confetra-restrizioni-brennero-costano-2-miliardi-l-anno.html>

Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria". Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione. "Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest".

Nel Brennero i divieti alla circolazione costano 2 miliardi

<https://quifinanza.it/economia/brennero-divieti-costo/865349/>

Le limitazioni alla circolazione sul Brennero imposte dall'Austria ci costano 2 miliardi di euro l'anno secondo la denuncia di Confetra, ma il peggio deve ancora arrivare

Le limitazioni al traffico sul Brennero hanno gravissime ripercussioni economiche. È la denuncia di Confetra, la Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica, che si aggiunge agli allarmi già lanciati da altri nei mesi scorsi.

“Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per 2 miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria”, ha avvertito il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione.

Il nodo dei valichi alpini

“Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni”, ha detto De Ruvo.

Il presidente ha inoltre sottolineato che “la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo del Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord-Ovest”.

Perché l'Austria ha una politica restrittiva

L'Austria ha sposato una politica estremamente restrittiva in merito alla circolazione dei tir nei tratti di strada subito dopo il confine del Brennero, in Alto Adige. Vienna denuncia in particolare un problema ambientale, a causa dei molti giorni di sfioramento delle emissioni nella regione del Tirolo, dovuti al traffico autostradale. Tale politica ostruzionistica è stata duramente contestata dal governo italiano e dal ministro dei Trasporti Matteo Salvini, che ha già chiesto alla Commissione europea di aprire una procedura d'infrazione contro l'Austria per la violazione del principio della libera circolazione di merci e persone, uno dei capisaldi dell'Ue.

Questo avveniva a inizio 2024, mentre a maggio la Commissione europea ha emanato un parere negativo sulla condotta dell'Austria riguardo ai blocchi del traffico dei tir sulle autostrade A12 e A13, che si connettono con la rete italiana presso il Brennero: l'Ue ha risposto emanando un parere negativo sulla condotta dell'Austria evidenziando la parziale violazione dei trattati sulla libera circolazione delle merci.

Per l'Italia si tratta il Brennero rappresenta uno snodo di importanza capitale, dal momento che i due tratti autostradali in questione permettono il passaggio delle merci verso la Germania. Su quelle strade passano ogni anno merci per un valore di circa 160 miliardi di euro.

Il sistema “a slot” proposto dalla provincia di Bolzano per sbloccare la situazione è stato bocciato da Anita, la principale associazione dei trasportatori italiani. In sintesi, il sistema prevedeva la possibilità per le aziende di acquistare periodi di passaggio sulle autostrade austriache in modo da diluire il traffico dei tir ed evitare quei momenti di picco che causano gli sfioramenti delle emissioni in Tirolo, contro cui l'Austria ha adottato il pugno di ferro.

I lavori sul ponte Lueg

A complicare la situazione ci sono i lavori sul ponte Lueg, lungo l'Autostrada A13: dall'1 gennaio 2025 la circolazione sul ponte avverrà a corsia unica in entrambe le direzioni per motivi di sicurezza. L'inizio dei lavori è previsto entro primavera del 2025. Le autorità autostradali austriache prevedono che l'infrastruttura sarà pronta nel 2030.

Confetra: la logistica tiene, ma manca una strategia per affrontare le sfide globali

<https://telenord.it/confetra-la-logistica-tiene-ma-manca-una-strategia-per-affrontare-le-sfide-globali-80439>

Fatturato stabile a 115,8 miliardi, ma il settore logistico soffre per la mancanza di forza lavoro e visione strategica complessiva

Il settore logistico italiano chiude il 2023 con un fatturato di 115,8 miliardi di euro e una crescita dello 0,7%. Tuttavia, l'assenza di una governance strategica e i problemi legati a forza lavoro, infrastrutture e transizione ecologica mettono a rischio la competitività del comparto, come sottolineato dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, durante l'Assemblea pubblica a Roma, come riporta Ferpress.

Mancanza di forza lavoro – Uno dei problemi principali è la carenza di personale qualificato. Secondo l'IRU, in Italia mancano 22.000 autisti, mentre il deficit coinvolge anche operatori logistici, macchinisti e spedizionieri. “Abbiamo un serio problema di ricambio generazionale”, ha affermato De Ruvo.

Conflitti e geopolitica – Le tensioni internazionali, come il conflitto israelo-palestinese, hanno modificato le rotte delle merci, penalizzando i porti italiani e aumentando i tempi di transito. Anche il cargo aereo cresce (+16,5% in Italia nel 2024), ma senza una visione strategica, il settore non sfrutta appieno il suo potenziale.

Criticità infrastrutturali – La manutenzione dei valichi alpini e i cantieri del PNRR aggravano la situazione. Il Brennero, con limitazioni che costano 2 miliardi di euro l'anno, è emblematico di un sistema che manca di pianificazione.

Decarbonizzazione e fiscalità – Confetra critica l'approccio alle politiche green, giudicate poco realistiche e prive di valutazioni sull'impatto economico. Inoltre, l'associazione promuove l'inversione contabile dell'IVA per combattere l'evasione fiscale e alleggerire il carico sulle imprese.

La governance – “Serve una visione strategica che consideri l'intera filiera logistica e l'impatto delle decisioni istituzionali”, ha concluso De Ruvo, sottolineando la necessità di interventi coordinati a livello nazionale ed europeo.

Confetra, restrizioni Brennero costano 2 miliardi l'anno

<https://www.ilgiorno.it/economia/ultimaora/confetra-restrizioni-brennero-costano-2-2173fa32>

Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria". Lo ha detto il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, all'assemblea della Confederazione. "Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono una serie di criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni", ha aggiunto De Ruvo, sottolineando che "la chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest".

Quanto pesa l'assenza di una visione strategica

https://www.logisticamangement.it/it/articles/20241119/quanto_pesa_l_assenza_di_una_visione_strategica

Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. «Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono». Ha esordito così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta lo scorso novembre a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti.

Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento. «La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese», ha detto De Ruvo.

Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità. Inoltre, la corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale, fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei "sussidi ambientalmente dannosi, agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive. La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocrazia, da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR.

«Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli», ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: «La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi», ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l'auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione. Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale «va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority».

La mancanza di forza lavoro al vertice delle preoccupazioni di Confetra

<https://www.supplychainitaly.it/2024/11/19/la-mancanza-di-forza-lavoro-al-vertice-delle-preoccupazioni-di-confetra/>

Secondo De Ruvo serve una visione di lungo periodo per rimediare alla mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica

Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. "Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono". A dirlo il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione tenutasi a Roma.

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se si guarda unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale" ha ricordato De Ruvo.

Ci sono, però, anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. "Così – ha aggiunto il presidente di Confetra – se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti – penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani – e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittime e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento".

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, "dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra. Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario – chiusure per i cantieri del Pnrr, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale – che sta attraversando una vera e propria 'tempesta perfetta', con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento".

Secondo De Ruvo serve una visione di lungo periodo. "La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica – ha affermato – incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese". Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. "Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale" ha fatto notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei 'sussidi ambientalmente dannosi', agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l'ambiente, non è stata valutata per l'impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l'Ets e il Cbam e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive".

A proposito di semplificazione, inoltre, la mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, temi da sempre al centro dell'operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del Pnrr. "Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro e l'azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli" ha spiegato il presidente. E proprio la riforma doganale è l'esempio, secondo Confetra, di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: "La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi".

Rispetto alla questione della contribuzione all'Authority dei Trasporti, invece, il presidente ha ricordato che, in generale, "va affrontato il tema dell'effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority".

In termini di fiscalità e di lotta all'evasione fiscale, soprattutto a quella dell'Iva che solo nell'ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'Iva sul committente. "Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea" ha raccontato il presidente. "Qualche spiraglio sembra si stia aprendo, pertanto sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica".

L'ultimo argomento affrontato durante l'assemblea è stato quello di ripensare la governance. "Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni" ha detto De Ruvo. Che poi ha concluso aggiungendo: "Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico".

All'evento sono intervenuti anche: Alessandro Gili, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; Oliviero Baccelli, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; Alessandro Panaro, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; Ercole Incalza, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

LOGISTICA, INCALZA: HUB SIANO SPA, SU PORTI SERVE DIGITALIZZAZIONE UE (Public Policy) - Roma, 19 nov - "Gli hub della logistica devono avere una gestione non pubblica ma privata, devono avere autonomia finanziaria, devono essere società per azioni".

Così Ercole Incalza, esperto di economia dei trasporti e infrastrutture, intervenuto all'assemblea annuale di Confetra presso l'Acquario romano su riforme e investimenti per il rilancio logistico nazionale.

Nel suo intervento, Incalza, sottolineando anche la posizione centrale della Cina nei rapporti sia via terra che via mare tra Asia ed Europa, ha ribadito, dal punto di vista delle risorse finanziarie, la necessità di "una rivisitazione della quota dell'1% dei proventi da Iva legata alla movimentazione portuale", "di utilizzare una quota del fondo delle reti Ten-T" e la definizione "di un piano per la digitalizzazione dei porti e degli interporti con un unico gestore a scala comunitaria".

Confetra: crollo del cargo ferroviario ma cresce il settore della logistica

De Ruvo: “Serve una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono”.

<https://www.trasporti-italia.com/logistica/confetra-cargo-ferroviario-logistica-crescita/273168/>

Il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, lancia l'allarme dall'assemblea pubblica della Confederazione sulla crisi del settore cargo ferroviario dichiarando: “Il cargo ferroviario è il settore che sta manifestando le maggiori fragilità: dopo la ripresa del 2021, il traffico ferroviario delle merci è rimasto stabile nel 2022 per poi crollare nel 2023 (-8,3% in termini di tonnellate e -6,7% in termini di tonn-km), con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdite di fatturato e con previsioni, nazionali ed europee, tutt'altro che rosee per il 2024”.

De Ruvo ha continuato il suo intervento spiegando come il settore stia affrontando interruzioni causate dai cantieri del Pnrr, da cancellazioni legate alle manutenzioni dei valichi Alpini, da calamità naturali, calo dell'export Ue e dalla bassa domanda interna.

Il comparto della logistica secondo Confetra

Per quanto riguarda il comparto della logistica, l'Osservatorio Contract Logistics, presentato da Confetra questa mattina a Roma, rivela come il settore abbia registrato nel 2023 un fatturato di 115,8 miliardi, mentre per il 2024 si prevede un incremento dello 0,7% “allineato all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti”.

Secondo il Presidente Di Ruvo però: “Non è tempo di festeggiare, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono”.

La mancanza di forza lavoro

Tra le sfide per il settore della logistica c'è la mancanza di forza lavoro. “Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti – ha detto De Ruvo – secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230mila, di cui 22mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri”.

Le criticità geopolitiche e geoeconomiche

La confederazione indica anche delle criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che ha modificato le rotte delle merci impattando sulla logistica portuale e aerea. Poi ci sono i valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo pesano sulla movimentazione delle merci via terra.

“La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese: gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità” - ha concluso il Presidente di Confetra De Ruvo.

“La logistica resiste e cresce grazie alle imprese, manca visione strategica per il rilancio”

<https://diariodiac.it/la-logistica-resiste-e-cresce-grazie-alle-imprese-manca-visione-strategica-per-il-rilancio/>

Tiene il fatturato della filiera della logistica che nel 2023 ha toccato 115,8 miliardi. La previsione per il 2024 è di una lieve crescita dello 0,7% in linea con l'economia nazionale. Ma “c'è poco da festeggiare”, dice il presidente di Confetra che denuncia la carenza di manodopera: 22 mila autisti solo in Italia. Sul settore pesano criticità a livello nazionale, dai valichi alla sempre attesa riforma dei porti, e quelle geopolitiche internazionali, a cominciare dalla crisi del Mar Rosso. Manca una visione organica dei problemi – ne è la prova la decarbonizzazione – e ora serve una governance complessiva.

Logistica. Tiene il fatturato, ma manca una visione strategica

<https://www.primomagazine.net/2024/11/logistica-tiene-il-fatturato-ma-manca.html>

20 novembre 2024 - Fatturato a 115,8 miliardi nel 2023 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti.

"Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono"; così il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione.

Le sfide del settore. Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri "In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale", ricorda De Ruvo. Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica. Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Resilienza e competitività della logistica italiana. Assemblea Pubblica 2024

<https://www.radioradicale.it/scheda/744499/resilienza-e-competitivita-della-logistica-italiana-assemblea-pubblica-2024>

Relazione del Presidente CONFETRA, Carlo De Ruvo.

Tavola Rotonda "Le prospettive della logistica tra criticità geopolitiche, infrastrutturali e ambientali".

Intervengono: Alessandro Gili (Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI), Oliviero Baccelli (Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano), Alessandro Panaro (Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM), Ercole Incalza (Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture).

Focus economia del 19/11/2024

<https://www.youtube.com/watch?v=ofEWOP3gUsM>

Confetra, le restrizioni Brennero costano 2 miliardi l'anno

"Sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria." Ne parliamo con chi ha lanciato l'allarme: Carlo De Ruvo presidente di Confetra.