



RASSEGNA STAMPA

maggio 2026



Logistica del mare. Le spedizioni marittime sono salite del 4,4%

**Logistica, nel 2025
trasporto su gomma
+6,3%, cargo aereo -6,1%**

Confetra

La nota congiunturale:
settore resiliente ma timori
per il dopo Hormuz

Flavia Landolfi

Sullo sfondo c'è la crisi dello Stretto di Hormuz: è anche qui che si giocano i numeri della logistica italiana, legata a doppio filo ai traffici internazionali. Prima dell'esplosione del conflitto attraverso il passaggio strategico del Golfo transitavano ogni giorno 84 navi, di cui oltre la metà petroliere, e circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio. Dopo, i passaggi sono scesi a 7 unità giornaliere, mentre i flussi di greggio si sono ridotti da circa 20 milioni di barili al giorno a poco più di 2 milioni.

La nuova nota congiunturale Confetra 2025, anticipata dal Sole 24 Ore, fotografa un comparto «resiliente, capace di assorbire gli shock geopolitici ma attraversato da dinamiche interne fortemente differenziate», osserva il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. «Il primato spetta al trasporto stradale, che mostra segnali estremamente positivi, mentre registriamo un andamento più moderato del comparto corrieristico e una situazione più complessa nelle spedizioni, soprattutto in quelle aeree», ha aggiunto De Ruvo.

Vediamo i numeri. Il dato che spicca è quello del trasporto su gomma, che nel 2025 archivia una crescita brillante sia sul fronte dei traffici che dei ricavi. Secondo la survey realizzata da Confetra, il traffico nazionale aumenta del 6,3%, mentre quello internazionale cresce dell'1,7%. In parallelo sale anche il fatturato: +6,5% nel mercato domestico e +1,2% oltre confine. Numeri che confermano ancora una volta la parte del leone della gomma in un contesto macroeconomico debole, con Pil italiano fermo allo 0,5% e produzione industriale a -0,2%. Più contenuta la performance dei corrieri: le consegne nazionali crescono dello 0,9%, quelle internazionali dell'1,5%, segnale di un mercato che sembra aver lasciato alle spalle l'accelerazione del post Covid e si avvia verso una fase di consolidamento.

Le cose vanno diversamente nel comparto delle spedizioni, dove emergono le maggiori difficoltà. Se il marittimo cresce del 4,4%, segno che il mare continua a reggere una parte consistente della catena logistica, arretrano sia le spedizioni stradali (-3,3%) sia soprattutto quelle aeree (-6,1%), il segmento più in sofferenza. «Tali dati - osserva la congiunturale - vanno letti anche tenendo conto che l'e-commerce sta progressivamente sostituendosi ai canali di vendita tradizionali», con effetti soprattutto sul traffico aereo degli spedizionieri. Guardando ai volumi complessivi, il quadro resta misto. Nei primi nove mesi del 2025 il trasporto stradale nazionale cresce del 12,2% in tonnellate, mentre

quello internazionale arretra del 6,5%, nonostante un export verso l'Ue ancora positivo (+2,9%). Soffre anche il ferroviario merci (-3,5%), frenato dai cantieri infrastrutturali e da un sistema che continua a privilegiare il traffico passeggeri. Sul mare, invece, il sistema portuale italiano cresce del 3,5%, trainato da Giola Tauro (+20,8%), mentre Trieste consolida il primato nazionale per movimentazione merci. Bene anche il traffico container (+7,1%).

C'è poi il nodotecnologia. La logistica utilizza gli strumenti consolidati - cloud, cybersicurezza, sistemi gestionali - ma resta indietro sulle frontiere più avanzate: appena il 6%

De Ruvo: «Il settore nel suo insieme è capace di assorbire gli shock geopolitici»

delle imprese utilizza oggi soluzioni di intelligenza artificiale e big data. Un ritardo che convive però con investimenti più pesanti nella formazione: il 51% delle aziende punta sulle competenze digitali, destinando proprio alla formazione il 59% delle risorse per l'innovazione. Le previsioni sul 2026 non possono che essere prudenti: il 55,1% degli operatori prevede traffici stabili, il 28,6% una crescita e il 16,3% una contrazione. Sullo sfondo resta l'incognita Hormuz. Il rincaro dei carburanti, l'aumento del noli e la ridefinizione delle rotte stanno già tornando a pesare sui costi di un settore che, ancora una volta, si ritrova a fare i conti con le scosse geopolitiche. Con quali effetti ancora non si sa.

CONFERTELA

I NUMERI

Tiene il trasporto su strada

Secondo la congiunturale di Confetra relativa al 2025 il traffico nazionale, in termini di trasporto su strada, è aumentato del 6,3%; quello internazionale è salito dell'1,7%. È salito anche il fatturato: +6,5% nel mercato domestico e +1,2% oltre confine.

La situazione è cambiata però nel comparto delle spedizioni, dove sono emerse le maggiori difficoltà. Le spedizioni marittime sono cresciute del 4,4 per cento. Sono arretrate le spedizioni stradali (-3,3%) ma soprattutto quelle aeree (-6,1%), il segmento più in sofferenza.

È anche l'effetto dell'e-commerce che sta progressivamente sostituendo i canali di vendita tradizionali, con effetti soprattutto sul traffico aereo degli spedizionieri.



14/05/2026

CONFETRA: NEL 2025 CORRE IL TRASPORTO SU STRADA (+6,3%) MA L'EMERGENZA HORMUZ MINACCIA IL 2026

(FERPRESS) – Roma, 14 MAG – Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo.

Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

“I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha dichiarato Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua.”

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

“Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude il Presidente De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale.”

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



Messaggero Marittimo.it



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

14/05/2026

CONFETRA: IL 2025 CRESCE MA LA CRISI DI HORMUZ METTE A RISCHIO IL 2026

Il presidente De Ruvo lancia l'allarme: la crisi nel Golfo Persico minaccia crescita, approvvigionamenti e competitività del trasporto merci

ROMA – Il settore della logistica e dei trasporti archivia un 2025 positivo, ma guarda al 2026 con forte preoccupazione. A lanciare l'allarme è **Confetra**, che nella sua ultima analisi congiunturale evidenzia come la **crisi nello Stretto di Hormuz stia già provocando pesanti conseguenze sui traffici internazionali, sui costi energetici e sulle tariffe di trasporto**. Secondo il rapporto, il comparto aveva mostrato nel 2025 una buona capacità di resistenza agli shock economici. Il **trasporto stradale, in particolare, aveva registrato una crescita del 6,3%, confermandosi il segmento più dinamico del settore**. Anche il **trasporto marittimo aveva chiuso l'anno in positivo, con un incremento del 4,4%**.

Lo scenario, però, è cambiato drasticamente nei primi mesi del 2026 a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo Persico. Lo **Stretto di Hormuz, snodo strategico attraverso cui transitava circa il 20% del petrolio mondiale, ha subito un crollo dei traffici pari al 94%**. Le navi in transito sono passate da 84 a sole 7 al giorno, mentre i volumi trasportati sono precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a poco più di 200mila.

Una situazione che sta mettendo sotto pressione l'intero sistema logistico internazionale. Il **presidente di Confetra, Carlo De Ruvo**, sottolinea come l'interruzione delle rotte energetiche rappresenti uno dei più gravi shock di approvvigionamento mai registrati. Gli effetti sono immediati soprattutto nel trasporto marittimo, dove i **noli container sono aumentati del 20%, mentre il mercato del dry bulk ha registrato rialzi superiori al 100% rispetto all'anno precedente**. Ancora più critica appare la situazione del trasporto aereo. Dopo un 2025 già chiuso in calo del 6,1%, il settore ha visto esplodere le tariffe nel marzo 2026, con un aumento del 38% rispetto al mese precedente. Alla base dei rincari ci sono il forte aumento del prezzo del carburante per aerei e la necessità di utilizzare rotte alternative più lunghe per evitare le aree considerate a rischio. Questo comporta maggior consumo di carburante e minore spazio disponibile per le merci, con ulteriori effetti sui costi operativi.

Anche l'autotrasporto, nonostante la crescita registrata nel 2025, sta subendo le conseguenze della crisi energetica. In Italia il **prezzo del gasolio ha superato i 2mila euro ogni mille litri, con un incremento del 29% rispetto all'anno precedente**. Poiché il carburante rappresenta circa un terzo dei costi operativi delle aziende di trasporto, **molte imprese stanno affrontando aumenti di spesa vicini al 9% su base annua**.

Il settore continua inoltre ad **attendere misure di sostegno, in particolare il decreto relativo al credito d'imposta per compensare l'aumento dei costi energetici**.

Nel frattempo emerge anche un **ritardo sul fronte dell'innovazione tecnologica**. Solo il 6% delle imprese utilizza **strumenti basati sull'Intelligenza Artificiale**, nonostante queste tecnologie possano aiutare a ottimizzare percorsi, consumi e gestione dei costi in tempo reale. Un dato incoraggiante riguarda però la **formazione: oltre la metà delle aziende investe con continuità nelle competenze digitali del personale**.

Le prospettive per il 2026 restano quindi molto incerte. Secondo Confetra, se la crisi in Medio Oriente dovesse protrarsi, la crescita economica italiana potrebbe rallentare sensibilmente, mentre l'inflazione rischierebbe di tornare a salire. In un contesto così instabile, la rapidità di analisi e la capacità di adattarsi ai cambiamenti geopolitici diventano fattori decisivi per la competitività della logistica nazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

CONFETRA, NEL 2025 TRASPORTO STRADALE +6,3% MA EMERGENZA HORMUZ MINACCIA 2026

ZCZC IPN 104 ECO --/T CONFETRA, NEL 2025 TRASPORTO STRADALE +6,3% MA EMERGENZA HORMUZ MINACCIA 2026 ROMA (ITALPRESS) - Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno. È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da CONFETRA sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo. Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

"I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock - ha dichiarato Carlo De Ruvo, Presidente di CONFETRA - tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua". Secondo CONFETRA l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale. In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di CONFETRA, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

"Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela - conclude il Presidente De Ruvo - nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale". (ITALPRESS).



14/05/2026

LOGISTICA, NEL 2025 TRASPORTO SU GOMMA +6,3%, CARGO AEREO -6,1%

Logistica, nel 2025 trasporto su gomma +6,3%, cargo aereo -6,1% Logistica, nel 2025 trasporto su gomma +6,3%, cargo aereo -6,1% (Energia Oltre) Roma, 14/05/2026 - Sullo sfondo c'è la crisi dello Stretto di Hormuz: è anche qui che si giocano i numeri della logistica italiana, legata a doppio filo ai traffici internazionali. Prima dell'esplosione del conflitto attraverso il passaggio strategico del Golfo transitavano ogni giorno 84 navi, di cui oltre la metà petroliere, e circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio. Dopo, i passaggi sono scesi a 7 unità giornaliere, mentre i flussi di greggio si sono ridotti da circa 20 milioni di barili al giorno a poco più di 2 milioni. La nuova nota congiunturale Confetra 2025, anticipata dal Sole 24 Ore, fotografa un comparto «resiliente, capace di assorbire gli shock geopolitici ma attraversato da dinamiche interne fortemente differenziate», osserva il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. «Il primato spetta al trasporto stradale, che mostra segnali estremamente positivi, mentre registriamo un andamento più moderato del comparto corrieristico e una situazione più complessa nelle spedizioni, soprattutto in quelle aeree», ha aggiunto De Ruvo. Il dato che spicca è quello del trasporto su gomma, che nel 2025 archivia una crescita brillante sia sul fronte dei traffici che dei ricavi. Secondo la survey realizzata da Confetra, il traffico nazionale aumenta del 6,3%, mentre quello internazionale cresce dell'1,7%. In parallelo sale anche il fatturato: +6,5% nel mercato domestico e +1,2% oltre confine. Numeri che confermano ancora una volta la parte del leone della gomma in un contesto macroeconomico debole, con Pil italiano fermo allo 0,5% e produzione industriale a -0,2%. Più contenuta la performance dei corrieri: le consegne nazionali crescono dello 0,9%, quelle internazionali dell'1,5%, segnale di un mercato che sembra aver lasciato alle spalle l'accelerazione del post Covid e si avvia verso una fase di consolidamento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



14/05/2026

LOGISTICA: CONFETRA, NEL 2025 CORRE TRASPORTO STRADALE +6,3%, MA EMERGENZA HORMUZ MINACCIA IL 2026

ADN0143 7 ECO 0 ADN ECO NAZ LOGISTICA: CONFETRA, NEL 2025 CORRE TRASPORTO STRADALE +6,3%, MA EMERGENZA HORMUZ MINACCIA IL 2026 = Roma, 14 mag. (Adnkronos) - Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno. È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da CONFETRA sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo. Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità. "I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock - ha dichiarato Carlo De Ruvo, presidente di CONFETRA - tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua". Secondo CONFETRA l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci. Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale. In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di CONFETRA, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale. "Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela - conclude il presidente De Ruvo - nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



14/05/2026

CONFETRA DENUNCIA EFFETTO GUERRA, FLUSSI VIA HORMUZ -94%, TARIFFE AEREE +38%

Confetra denuncia effetto guerra, flussi via Hormuz -94%, tariffe aeree +38% De Ruvo: 'noli container aumentati del 20%' (ANSA) - ROMA, 14 MAG - Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno. È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo. Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità. "I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock - dichiara Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua".

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Una dinamica alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci. Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale. In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di intelligenza artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale. "Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela - conclude il Presidente De Ruvo - nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del Pil potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale". (ANSA).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

DAL MERCATO

14/05/2026

Hormuz 'scuote' la logistica globale: cargo aereo a +38%

L'analisi di Confetra fotografa un settore diviso tra la buona performance dello scorso anno e le pesanti ricadute della crisi nel Golfo. De Ruvo: "La più grande interruzione dell'approvvigionamento della storia mette sotto pressione tutta la supply chain"

La logistica italiana archivia un 2025 complessivamente positivo, ma il 2026 si apre sotto il segno dell'incertezza geopolitica. A lanciare l'allarme è Confetra, che nella sua analisi congiunturale sul comparto di logistica, trasporti e spedizioni evidenzia come il blocco dello Stretto di Hormuz stia già producendo effetti pesantissimi sulle catene di approvvigionamento globali.

Il dato più evidente riguarda il traffico nel Golfo: attraverso Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio, ma oggi i volumi risultano crollati del 94%, passando da 84 navi giornaliere a sole 7 unità, mentre le tonnellate movimentate sono precipitate da 3,4 milioni a poco più di 200 mila.

Secondo il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, il comparto aveva dimostrato nel 2025 una notevole capacità di assorbire gli shock, ma l'attuale situazione rappresenta una criticità senza precedenti. De Ruvo richiama infatti la definizione dell'International Energy Agency, che parla della "più grande interruzione dell'approvvigionamento della storia". Nel 2025 il trasporto marittimo aveva registrato una crescita del 4,4%, ma oggi gli operatori devono confrontarsi con un aumento del 20% dei noli container

e con un indice dry bulk cresciuto di oltre il 100% su base annua.

A soffrire maggiormente è il comparto aereo. Le spedizioni cargo avevano già chiuso il 2025 con una flessione del 6,1%, ma nel marzo 2026 le tariffe sono balzate del 38% rispetto al mese precedente. A pesare sono soprattutto le deviazioni delle rotte per evitare le aree di crisi e il forte aumento del costo del jet fuel, raddoppiato nell'ultimo anno. Inoltre, la necessità di imbarcare maggiori quantità di carburante sui voli a lungo raggio riduce lo spazio disponibile per le merci, comprimendo ulteriormente la capacità operativa.

Tiene invece il trasporto stradale, almeno sul fronte dei volumi. Nel 2025 il traffico nazionale è cresciuto del 6,3%, ma il settore deve ora fare i conti con l'impennata dei costi energetici. In Italia il prezzo del gasolio ha raggiunto quota 2.045,6 euro ogni mille litri, con un incremento del 29% rispetto allo scorso anno. Considerando che il carburante rappresenta circa il 30% dei costi operativi dell'autotrasporto, Confetra stima un aumento dei costi aziendali già pari al 9% su base annua. Sullo sfondo resta inoltre l'attesa per il decreto interministeriale relativo al credito d'imposta destinato al comparto.

L'analisi evidenzia anche un ritardo



Carlo De Ruvo



sul fronte dell'innovazione tecnologica. Solo il 6% delle imprese utilizza oggi strumenti di Intelligenza Artificiale, nonostante tali tecnologie possano risultare decisive per l'ottimizzazione delle rotte e la gestione dinamica dei costi. Più incoraggiante invece il dato relativo alla formazione: il 51% delle aziende investe con continuità nelle competenze digitali.

Per il 2026, conclude Carlo De Ruvo, prevale un clima di forte prudenza. Nello scenario peggiore, il protrarsi del conflitto potrebbe sottrarre un punto percentuale alla crescita del PIL e spingere l'inflazione oltre 1,5 punti rispetto alle stime attuali. In un contesto tanto instabile, la capacità di leggere rapidamente i dati e reagire ai mutamenti geopolitici viene indicata come la principale leva per preservare la competitività del sistema logistico nazionale.

LOGISTICA GLOBALE SOTTO PRESSIONE: SHOCK GEOPOLITICO E AUMENTO DEI COSTI RIDISEGNANO I TRASPORTI NEL 2026

<https://telenord.it/logistica-globale-sotto-pressione-shock-geopolitico-aumento-104315>

Il settore della logistica e dei trasporti entra in una fase di forte instabilità, caratterizzata da una crescita a più velocità e da un improvviso shock geopolitico che sta modificando profondamente gli equilibri internazionali. Dopo un 2025 segnato da una performance complessivamente positiva, il comparto si trova ora a fronteggiare le conseguenze del blocco dello Stretto di Hormuz, evento che sta alterando i flussi globali e provocando forti tensioni sui costi di trasporto.

Secondo un'analisi congiunturale di Confetra sul settore della logistica, delle spedizioni e dei trasporti, le prospettive per il 2026 risultano fortemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo. Lo Stretto di Hormuz, attraverso cui transitava circa il 20% del petrolio mondiale, ha visto un crollo dei traffici pari al 94%, con un passaggio da 84 navi a sole 7 unità giornaliere e una drastica riduzione dei volumi movimentati.

Il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, ha evidenziato come il sistema logistico, pur mostrando resilienza nel 2025, stia ora affrontando una crisi senza precedenti. Il trasporto marittimo, che lo scorso anno aveva registrato una crescita del 4,4%, è oggi influenzato dall'aumento dei noli container del 20% e da un incremento superiore al 100% dell'indice del trasporto dry bulk, segnali di un mercato fortemente sotto pressione.

Le ripercussioni più immediate si registrano nel trasporto aereo, già in flessione nel 2025 e oggi colpito da un aumento delle tariffe del 38% in poche settimane. L'adeguamento delle rotte per evitare le aree di crisi, insieme al raddoppio del costo del jet fuel e alla necessità di trasportare più carburante a bordo, sta riducendo la capacità disponibile per le merci, aggravando ulteriormente la situazione.

Anche il trasporto su gomma, dopo un anno di crescita del traffico nazionale del 6,3%, sta subendo gli effetti dell'aumento dei costi energetici. In Italia il prezzo del gasolio ha superato i 2.045 euro per 1.000 litri, con un incremento del 29% su base annua. Poiché il carburante rappresenta circa il 30% dei costi operativi, il settore dell'autotrasporto ha già registrato un aumento complessivo delle spese del 9%. In questo contesto resta centrale la questione del credito d'imposta, ancora in attesa di definizione normativa.

La crisi, secondo l'analisi, evidenzia anche un ritardo nell'adozione delle tecnologie digitali: solo il 6% delle imprese utilizza sistemi di Intelligenza Artificiale per ottimizzare rotte e costi in tempo reale, mentre più della metà delle aziende investe comunque nella formazione digitale del personale.

Per Confetra, lo scenario per il 2026 resta improntato alla massima cautela. In caso di persistenza del conflitto, l'impatto macroeconomico potrebbe tradursi in una riduzione della crescita del PIL fino a un punto percentuale e in un aumento dell'inflazione superiore a 1,5 punti. In un contesto così instabile, la capacità di adattamento e l'utilizzo strategico dei dati diventano elementi chiave per la competitività dell'intero sistema logistico nazionale.

LOGISTICA, CONFETRA: IL BLOCCO DI HORMUZ MINACCIA IL 2026. TARIFFE AEREE A +38%

<https://tg24.sky.it/economia/2026/05/14/logistica-confetra-emergenza-hormuz-minaccia-2026>

Il blocco dello Stretto di Hormuz ha provocato un aumento delle tariffe aeree pari al 38 per cento in più in poche settimane. Lo evidenzia l'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026. In particolare, il rapporto mette in luce un drastico cambio di passo a partire dalla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto transitava circa il 20 per cento dei flussi mondiali di petrolio, oggi i volumi sono crollati del 94 per cento, passando da 84 a sole 7 unità giornaliere.

Se nel 2025, nonostante gli shock, il comparto si era dimostrato resiliente, l'attuale interruzione di approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, "sta mettendo a dura prova il sistema". Lo ha detto Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra, sostenendo che "se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4 per cento, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20 per cento e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100 per cento su base annua." Secondo Confetra, l'emergenza si riflette violentemente sulle spedizioni aeree, che già lo scorso anno avevano chiuso in flessione di oltre il 6 per cento. A marzo 2026, la necessità di cambiare rotte per evitare le zone interdette ha fatto schizzare le tariffe del 38 per cento in più rispetto al mese precedente. Una condizione alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo così lo spazio destinabile alle merci.

Dopo un 2025 positivo grazie a una crescita del traffico nazionale del 6,3 per cento, il trasporto stradale è ora sotto scacco a causa del rincaro dei costi dell'energia. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, ovvero il 29 per cento in più rispetto a un anno fa. Dal momento che i costi energetici rappresentano circa il 30 per cento delle spese operative, anche i costi aziendali per l'autotrasporto sono cresciuti, raggiungendo un incremento del 9 per cento su base annua. Risulta quindi centrale il tema del credito d'imposta, per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale. In uno scenario così precario, è chiaro che anche l'innovazione tecnologica stenta a decollare: solo il 6 per cento delle aziende adotta oggi l'intelligenza artificiale. Lo rileva l'analisi di Confetra, dalla quale emerge, invece, un segnale positivo in tema di investimenti nel capitale umano, con oltre il 50 per cento delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

LOGISTICA, PER CONFETRA L'EMERGENZA HORMUZ MINACCIA IL 2026

<https://www.informazionimarittime.com/post/logistica-per-confetra-lemergenza-hormuz-minaccia-il-2026&rss=rss>

Oggi la logistica è un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo. Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

"I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock - ha dichiarato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua".

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

"Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela - conclude il presidente De Ruvo - nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale".

CONFETRA: NEL 2025 CORRE IL TRASPORTO STRADALE (+6,3%), MA L'EMERGENZA HORMUZ MINACCIA IL 2026

https://www.ilnautilus.it/trasporti/logistica-trasporti/2026-05-14/confetra-nel-2025-corre-il-transporto-stradale-63-ma-emergenza-hormuz-minaccia-il-2026_187176/

Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo.

Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

“I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha dichiarato Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua.”

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

“Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude il Presidente De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale.”



CONFETRA, L'EMERGENZA DI HORMUZ FRENA LA CORSA DELL'AUTOTRASPORTO: COSTI LIEVITATI DEL 9%

<https://www.uominietrasporti.it/professione/logistica/confetra-lemergenza-di-hormuz-frena-la-corsa-dellautotrasporto-costi-lievitati-del-9/>

La crisi in Medio Oriente rischia di fermare la corsa del trasporto su strada in Italia che archivia un 2025 con una crescita del 6,3% in termini di traffico nazionale. Le previsioni dell'analisi congiunturale di Confetra per il 2026 sono di "estrema cautela" considerando che l'impennata del prezzo del gasolio sta portando un aumento del 9% dei costi per le aziende di autotrasporto che attendono ancora il credito d'imposta promesso dal Governo. Dopo lo scorso febbraio il traffico marittimo nel Golfo di Hormuz è crollato del 94% e le tariffe aree sono aumentate del 38%. La prova della crisi mediorientale trova i trasporti come un settore a due, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

L'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità. "I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha dichiarato Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua."

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale. "Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude il Presidente De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale."



14/05/2026

LOGISTICA GLOBALE SOTTO PRESSIONE, CONFETRA: LA CRISI DI HORMUZ CAMBIA GLI EQUILIBRI DEL SETTORE

<https://www.corrieremarittimo.it/logistic-transport/logistica-globale-sotto-pressione-confetra-la-crisi-di-hormuz-cambia-gli-equilibri-del-settore/>

Il settore della logistica e dei trasporti si trova oggi ad affrontare uno scenario profondamente diverso rispetto a quello registrato nel corso del 2025. Dopo un anno caratterizzato da segnali di resilienza e crescita, il blocco dello Stretto di Hormuz ha innescato una crisi geopolitica destinata a ridefinire gli equilibri internazionali del commercio e della movimentazione delle merci.

A delinearne il nuovo quadro è l'analisi congiunturale realizzata da Confetra sul comparto della logistica, dei trasporti e delle spedizioni, basata sui dati del 2025 e sulle prospettive per il 2026, fortemente influenzate dalle tensioni nell'area del Golfo. Secondo il rapporto, il deterioramento dello scenario internazionale si è accentuato alla fine di febbraio 2026, con pesanti ripercussioni sui traffici globali. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava infatti circa il 20% del petrolio mondiale, ma oggi il flusso risulta quasi azzerato: il numero delle navi in transito è passato da 84 a sole 7 unità giornaliere, mentre i volumi sono crollati da 3,4 milioni di tonnellate a circa 201 mila.

“I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha dichiarato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua.”

Le conseguenze più immediate si stanno registrando nel trasporto aereo merci. Dopo una chiusura del 2025 già negativa, con una flessione del 6,1%, il settore ha subito un ulteriore contraccolpo nel marzo 2026. La necessità di evitare le aree interessate dalla crisi ha imposto rotte alternative più lunghe e costose, determinando un aumento delle tariffe del 38% rispetto al mese precedente.

A incidere in modo significativo è anche il rincaro del jet fuel, che su base annua ha registrato un raddoppio dei prezzi. Le compagnie aeree sono inoltre costrette a caricare maggiori quantità di carburante per coprire tratte più estese, riducendo così lo spazio disponibile per il trasporto delle merci.

Anche il trasporto stradale, che nel 2025 aveva mostrato performance positive con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, sta risentendo dell'aumento dei costi energetici. In Italia il prezzo del gasolio ha raggiunto quota 2.045,6 euro ogni 1.000 litri, segnando un incremento del 29% rispetto allo scorso anno.

Considerando che l'energia rappresenta circa il 30% dei costi operativi dell'autotrasporto, l'impatto sulle aziende è già evidente: i costi complessivi del settore risultano aumentati del 9% su base annua. In questo contesto, resta centrale il tema del credito d'imposta, mentre gli operatori attendono ancora il decreto interministeriale previsto per il comparto.

L'analisi di Confetra evidenzia inoltre come l'attuale fase di instabilità stia rallentando anche il percorso di innovazione tecnologica delle imprese. Solo il 6% delle aziende utilizza oggi strumenti di Intelligenza Artificiale, nonostante tali tecnologie possano rappresentare un supporto strategico nella gestione delle rotte e nell'ottimizzazione dei costi in tempo reale.

Un segnale incoraggiante arriva però dagli investimenti nella formazione e nelle competenze digitali: il 51% delle imprese continua infatti a puntare sullo sviluppo del capitale umano come leva per affrontare le trasformazioni del mercato.

“Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude il presidente De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale.”

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

CONFETRA: HORMUZ MINACCIA LA CRESCITA DEI TRASPORTI IN ITALIA

<https://www.supplychainitaly.it/2026/05/14/confetra-hormuz-minaccia-la-crescita-dei-trasporti-in-italia/>

La buona performance registrata dal comparto di logistica e trasporti nel 2025 deve fare i conti con lo shock geopolitico causato dal blocco dello Stretto di Hormuz, che sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane. Lo evidenzia l'analisi congiunturale promossa da Confetra su dati 2025 e che propone anche alcune previsioni per il 2026, ora pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo.

Il report mostra innanzitutto la resilienza avuta dal settore lo scorso anno, messa però a dura prova dal febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio: oggi i viaggi sono crollati del 94% (da 84 navi a 7 unità giornaliere), con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

“I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha dichiarato Carlo De Ruvo, presidente della confederazione – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua.”

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. A marzo la necessità di rotte alternative ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio, una dinamica alimentata dal raddoppio su base annua del prezzo del jet fuel e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, nel 2025 cresciuto in Italia del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici (il prezzo del gasolio nella Penisola ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, + 29% rispetto a un anno fa). Dato che questi, spiega la confederazione, “rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua”. Centrale secondo Confetra quindi il tema del credito d'imposta, per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, per la confederazione risulta scarso il supporto chiesto alle soluzioni innovative e solo il 6% delle imprese adotta strumenti di Intelligenza Artificiale, che potrebbero risultare cruciali per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

“Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del Pil potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale.”

NEL 2025 CORRE IL TRASPORTO STRADALE (+6,3%)

<https://www.primomagazine.net/2026/05/nel-2025-corre-il-transporto-stradale-63.html>

Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo. Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201mila unità.

“I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock - ha dichiarato Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra - tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua.”

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

“Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela - conclude il Presidente De Ruvo - nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale.”

CONFETRA: NEL 2025 TRASPORTO STRADALE A +6,3% MA PER HORMUZ VOLUMI NEL GOLFO A -94%

https://portlogisticpress.it/confetra-nel-2025-trasporto-stradale-a-63-ma-per-hormuz-volumi-nel-golfo-a-94/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=confetra-nel-2025-trasporto-stradale-a-63-ma-per-hormuz-volumi-nel-golfo-a-94

La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo.

Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

“I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha detto Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema. Se nel 2025 il trasporto marittimo cresceva del 4,4%, oggi gli operatori devono affrontare noli container aumentati del 20% e un indice del trasporto dry bulk che segna un incremento ben superiore al 100% su base annua.”

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

“Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude il Presidente De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse perdurare, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti. In questa fase delicata, la capacità di analizzare i dati e reagire tempestivamente ai mutamenti geopolitici rappresenta l'unica vera difesa per la competitività del sistema logistico nazionale.”

CONFETRA: TRASPORTI IN CRESCITA, MA PESA LA CRISI HORMUZ

<https://transportonline.com/news/informazione/confetra-trasporti-crescita-cri-si-hormuz/>

Il settore della logistica e dei trasporti archivia un 2025 positivo, ma guarda al 2026 con crescente preoccupazione a causa della crisi nello Stretto di Hormuz. È quanto emerge dall'[analisi congiunturale promossa da Confetra](#) sul comparto della logistica, dei trasporti e delle spedizioni, con dati che evidenziano una crescita dei traffici nel 2025 e forti criticità legate allo scenario geopolitico internazionale.

Secondo il rapporto, la chiusura dello Stretto di Hormuz sta ridisegnando i flussi commerciali mondiali e aumentando la pressione sull'intera supply chain globale. L'impatto della crisi si riflette infatti sui costi energetici, sui noli marittimi e sulle spedizioni internazionali.

Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio. Oggi, secondo [Confetra](#), i volumi risultano crollati del 94%, passando da 84 navi giornaliere a sole 7 unità operative.

Anche i quantitativi trasportati registrano un drastico calo: da 3,4 milioni di tonnellate a circa 201 mila. Una situazione che sta colpendo duramente il trasporto marittimo e le catene di approvvigionamento internazionali, con effetti immediati sui costi logistici e sulla disponibilità delle merci.

"I dati raccolti per il 2025 restituivano l'immagine di un comparto capace di assorbire gli shock – ha dichiarato Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra – tuttavia, l'attuale interruzione dell'approvvigionamento, definita dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come la più grande della storia, sta mettendo a dura prova il sistema".

Nel 2025 il trasporto marittimo aveva registrato una crescita del 4,4%, ma il nuovo scenario internazionale sta provocando un forte incremento dei noli container, aumentati del 20%, mentre l'indice del trasporto dry bulk supera il +100% su base annua. Particolarmente critica la situazione delle spedizioni aeree. Dopo un 2025 chiuso con una flessione del 6,1%, nel marzo 2026 le tariffe del cargo aereo sono aumentate del 38% rispetto al mese precedente.

Alla base dell'incremento vi sono il raddoppio del prezzo del jet fuel e la necessità di utilizzare rotte alternative per evitare le aree interessate dalla crisi geopolitica. Le compagnie aeree devono inoltre imbarcare maggiori quantità di carburante, riducendo così lo spazio disponibile per il trasporto merci.

Il dato più positivo arriva dal trasporto stradale, che nel 2025 ha registrato una crescita del traffico nazionale del 6,3%. Un risultato che conferma il ruolo centrale dell'autotrasporto per la logistica italiana e per la distribuzione delle merci sul territorio nazionale.

Tuttavia, anche il comparto dell'autotrasporto deve affrontare il forte aumento dei costi energetici. In Italia il prezzo del gasolio ha raggiunto quota 2.045,6 euro per 1.000 litri, con un incremento del 29% rispetto all'anno precedente.

Considerando che il carburante rappresenta circa il 30% dei costi operativi delle imprese di trasporto, l'aumento dei costi aziendali ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale resta inoltre il tema del credito d'imposta, per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

L'analisi Confetra evidenzia anche un ritardo nell'adozione delle nuove tecnologie nel settore della logistica. Solo il 6% delle imprese utilizza oggi strumenti di Intelligenza Artificiale per ottimizzare le rotte, ridurre i costi e gestire in tempo reale le criticità operative.

Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nella formazione digitale: il 51% delle aziende del comparto logistico punta infatti sullo sviluppo delle competenze tecnologiche del personale.

"Per il 2026 prevale un clima di estrema cautela – conclude Carlo De Ruvo – nello scenario peggiore, se il conflitto dovesse protrarsi, la crescita del PIL potrebbe risultare inferiore di un punto percentuale rispetto alle stime, con un'inflazione superiore di oltre 1,5 punti".

Per Confetra, la capacità di analizzare i dati, monitorare i mercati internazionali e reagire rapidamente ai cambiamenti geopolitici rappresenta oggi un elemento decisivo per la competitività della logistica italiana e del settore trasporti.

CONFETRA: NEL 2025 CORRE IL TRASPORTO STRADALE. MA L'EMERGENZA HORMUZ MINACCIA IL 2026

https://www.mobilita.news/?utm_source=RSS&utm_medium=RSS&utm_campaign=RSS&item=26566

Un settore a più velocità, dove la buona performance del 2025 deve ora fare i conti con uno shock geopolitico senza precedenti causato dal blocco dello Stretto di Hormuz. La crisi sta ridisegnando i flussi mondiali e spingendo le tariffe aeree a un incremento del 38% in poche settimane, ribaltando i fragili equilibri raggiunti lo scorso anno.

È quanto emerge dall'analisi congiunturale promossa da Confetra sul settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni riferita ai dati 2025 e alle previsioni 2026, queste ultime pesantemente condizionate dall'instabilità nell'area del Golfo.

Il rapporto evidenzia che nonostante la resilienza mostrata nel 2025, il quadro è mutato drasticamente alla fine di febbraio 2026. Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio; oggi i volumi sono crollati del 94%, passando da 84 navi a sole 7 unità giornaliere, con volumi precipitati da 3,4 milioni di tonnellate a appena 201 mila unità.

Secondo Confetra l'emergenza si riflette con estrema violenza sulle spedizioni aeree, che già avevano chiuso il 2025 in flessione del 6,1%. Nel marzo 2026, la necessità di rotte alternative per evitare le aree interdette ha causato un balzo delle tariffe del 38% rispetto a febbraio. Tale dinamica è alimentata dal raddoppio del prezzo del jet fuel, su base annua, e dalla necessità di trasportare maggiori quantità di carburante a bordo per coprire tragitti più lunghi, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Anche il trasporto stradale, protagonista di un 2025 positivo con una crescita del traffico nazionale del 6,3%, è ora sotto scacco per l'impennata dei costi energetici. In Italia, il prezzo del gasolio ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, un valore superiore del 29% rispetto a un anno fa. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% delle spese operative, l'incremento dei costi aziendali per l'autotrasporto ha già raggiunto il 9% su base annua. Centrale risulta dunque il tema del credito d'imposta per il quale il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale.

In questo scenario di estrema incertezza, l'innovazione tecnologica, emerge dall'analisi di Confetra, stenta a decollare. Appena il 6% delle imprese adotta oggi soluzioni di Intelligenza Artificiale, uno strumento che risulterebbe invece cruciale per ottimizzare le rotte e gestire l'impatto dei costi in tempo reale. Un segnale positivo arriva però dagli investimenti nel capitale umano, con il 51% delle aziende che punta con continuità sulla formazione digitale.

CONFERMATO LO STOP DEI CAMION DAL 25 AL 29 MAGGIO. "PALAZZO CHIGI CI CONVOCHI SUL CARO-GASOLIO"

https://www.huffingtonpost.it/economia/2026/05/14/news/fermo_degli_autotrasportatori_dal_25_al_29_maggio_senza_convocazione_da_palazzo_chigi_nessuna_revoca-21917235/

Unatras chiede un confronto urgente: il caro gasolio legato alla crisi nello Stretto di Hormuz pesa fino a 9.000 euro l'anno per camion. Il taglio delle accise riduce i rimborsi, dopo il 7 aprile le imprese sono rimaste scoperte. Rischi per rifornimenti e scaffali se i mezzi si fermano. Gli autotrasportatori non bloccheranno la loro fermata, per protestare contro il caro gasolio scatenato dalla chiusura dello Stretto di Hormuz.

Senza una convocazione da Palazzo Chigi, dicono, non ci sono le condizioni minime per pensare a una revoca del fermo dei mezzi, già previsto dal 25 al 29 maggio.

Le conseguenze dello stop possono essere pesanti: troveremo vuoti gli scaffali dei supermercati?

Ci sarà benzina ai distributori? Unatras, che riunisce le principali associazioni dell'autotrasporto e che ha indetto 'lo sciopero', ha avuto l'ultimo incontro con il vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi il 22 aprile.

Poi "il silenzio assoluto - lamenta il segretario generale di Unatras, Sergio Lo Monte - Stiamo assistendo a rimpalli di competenze tra Ministeri e vincoli esterni che impediscono di pervenire ad un risultato per la categoria.

Confidiamo in una pronta convocazione da Palazzo Chigi per avviare il necessario confronto utile a trovare le soluzioni adeguate". Mentre, a bocce ferme, l'aggravio dei costi è stimato da Unatras in 9.000 euro annui per ogni veicolo pesante.

"In mancanza di misure di sostegno - aggiunge Lo Monte - il rischio è che le imprese del settore si fermino comunque, perché non si viaggia in perdita". Si fa presto a fare i conti.

"Siamo passati da un costo di 1,5-1,6 euro al litro per il gasolio, a 2 euro al litro, in questi giorni leggermente meno e per un pieno di gasolio servono 600 litri" ricorda il segretario generale di Unatras che sottolinea anche "il rapporto con la committenza non sempre semplice per migliaia di piccole e medie imprese senza tutele contrattuali". Oltre il problema degli extracosti, il danno per l'autotrasporto professionale nasce dal taglio generalizzato delle accise, confermato nell'ultima proroga a 20 centesimi al litro per il gasolio (con effetto alla pompa di uno sconto di 25 centesimi se si considera anche l'Iva). Quello che è un vantaggio per un automobilista, ad un autotrasportatore produce un effetto negativo perché "si riduce il rimborso di una quota delle accise che è previsto per legge dal 2003, un'agevolazione fiscale su cui la categoria conta e che aiuta i bilanci". Il rimborso viene erogato trimestralmente con un credito di imposta. È vero che lo sconto al distributore delle accise porta comunque un beneficio immediato anche per l'autotrasportatore, "ma se il prezzo del gasolio resta comunque alto, sui 2 euro, e l'agevolazione si riduce, gli extracosti per chi lavora con i mezzi pesanti si fanno sentire e molto".

Il governo, in una prima fase, si è fatto carico del problema, ed è venuto incontro alle esigenze della categoria prevedendo nel primo decreto sul taglio delle accise anche uno speciale credito d'imposta per complessivi 100 milioni che ha coperto il periodo dal 19 marzo al 7 aprile. Una boccata d'ossigeno ma, come rimarca anche Confetra, l'associazione della logistica, dei trasporti e delle spedizioni che rappresenta le imprese di dimensioni maggiori, "il settore attende ancora il relativo decreto interministeriale" per sbloccare l'intervento. In ogni caso, dopo il 7 aprile "le imprese dell'autotrasporto sono rimaste scoperte, mentre il prezzo del carburante ha continuato a lievitare nonostante il taglio delle accise. Il danno e la beffa. Eppure la nostra è una categoria essenziale per l'economia del Paese.

Se ci fermiamo noi, si ferma il Pil perché non arrivano più generi di prima necessità, carburanti, semilavorati necessari alle attività dell'industria".

inoltre, fa presente Lo Monte, questo stato di cose "penalizza gli imprenditori virtuosi, coloro che hanno investito in sostenibilità e sicurezza" perché l'agevolazione ordinaria prevista a titolo di rimborso di una parte delle accise viene riconosciuta ai mezzi pesanti da Euro 5 in su, quindi a quelli che inquinano meno e che oggi vedono ridotto il credito d'imposta.

"Ci rendiamo conto delle gravi conseguenze per gli approvvigionamenti che può provocare il fermo dei mezzi e vorremmo evitarlo. Ma la precondizione minima - ribadisce il segretario di Unatras - è l'avvio del confronto diretto con Palazzo

Chigi per valutare le possibili misure immediatamente attivabili". Eppure un'occasione per intervenire a sostegno dell'autotrasporto il Parlamento l'ha avuta.

Al decreto fiscale, nel corso dell'esame del Senato, erano stati presentati emendamenti volti a ripristinare misure di sostegno

all'autotrasporto, ma poi sono stati ritirati perché il governo ha segnalato la mancanza di copertura.
Il faccia a faccia non scioglie il nodo strategico dell'isola ribelle: la Cina alza i toni, gli Stati Uniti evitano di parlare. il lancio di un Tomahawk nelle Filippine riaccende la tensione nell'Indo Pacifico La rabbia dell'Iran al tavolo dei Brics

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



19/05/2026

PROTOCOLLO D'INTESA TRA ENAC E CONFETRA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO

(FERPRESS) – Roma, 19 MAG – Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità.

Il Protocollo, firmato dal Presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal Presidente di Confetra Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, è trasportato per via aerea.

“L'accordo firmato oggi – ha dichiarato il Presidente Enac Pierluigi Di Palma – nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese.

Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi.

L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”.

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie:

introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale;

applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

“Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida.

Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il Presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera – tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



Messaggero Marittimo.it



19/05/2026

CARGO AEREO, ENAC E CONFETRA FIRMANO IL PATTO PER LA LOGISTICA

<https://www.messaggeromarittimo.it/cargo-aereo-enac-e-confetra-firmano-il-patto-per-la-logistica/>

Il cargo aereo italiano prova a compiere un salto di qualità, uscendo dalla dimensione di segmento spesso evocato ma non ancora pienamente valorizzato dentro la strategia logistica nazionale. Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa finalizzato a rafforzare la competitività del comparto, intervenendo su quattro assi ormai decisivi: qualità dei servizi, digitalizzazione dei processi, capacità infrastrutturale e sostenibilità operativa.

L'accordo, firmato dal presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal presidente di Confetra Carlo De Ruvo, riconosce al trasporto aereo delle merci un ruolo strategico per il posizionamento commerciale dell'Italia sui mercati internazionali. Il dato richiamato dalle due organizzazioni è tutt'altro che marginale: circa il 29% dell'export italiano verso i Paesi extra Ue, calcolato in valore, viaggia per via aerea. Una quota che restituisce il peso economico di un comparto spesso meno visibile rispetto al traffico passeggeri, ma centrale per filiere ad alto valore aggiunto, produzioni time-sensitive e catene logistiche globali.

“L'accordo firmato oggi – ha dichiarato il Presidente Enac Pierluigi Di Palma – nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”.

Il Protocollo individua anzitutto nella Carta dei Servizi Merci uno degli strumenti più rilevanti per rendere il sistema aeroportuale cargo maggiormente misurabile e trasparente. Il documento dovrà essere introdotto negli scali con traffico superiore alle 100mila tonnellate annue, definendo indicatori di qualità, livelli minimi di servizio e meccanismi di monitoraggio delle performance. In sostanza, una griglia comune per valutare efficienza, affidabilità e capacità di risposta degli aeroporti rispetto alle esigenze degli operatori logistici.

L'altro nodo centrale è la digitalizzazione. L'intesa prevede lo sviluppo dell'Airport Cargo Community System, piattaforma integrata destinata a mettere in relazione i diversi soggetti della filiera aeroportuale delle merci, favorendo la condivisione dei dati, la riduzione delle ridondanze documentali e una gestione più ordinata dei flussi. In un mercato nel quale velocità e tracciabilità rappresentano ormai condizioni essenziali, la costruzione di ambienti digitali interoperabili diventa una delle vere frontiere della competitività.

Il Protocollo richiama poi la necessità di potenziare la capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale italiano, con interventi sui poli logistici, sulle attività di handling e sull'integrazione intermodale. È qui che il tema cargo si salda con la più ampia questione della logistica nazionale: senza collegamenti efficienti tra aeroporti, reti stradali, ferrovia e piattaforme distributive, il traffico merci rischia di restare confinato in una crescita inferiore alle proprie potenzialità.

Il quadro di partenza, del resto, mostra margini ancora ampi. Nel 2025, il traffico cargo in Italia è cresciuto del 2%, a fronte di un incremento del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una parte significativa delle merci italiane continua a utilizzare aeroporti di altri Paesi europei, segnalando una dispersione di valore che riguarda non soltanto i volumi movimentati, ma l'intera capacità del sistema nazionale di intercettare servizi, investimenti e occupazione qualificata.

“Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il Presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Nell'intesa trova spazio anche il tema della sostenibilità, con il riferimento all'applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione dell'impatto acustico. Un passaggio che segnala la volontà di affrontare lo sviluppo del cargo aereo tenendo insieme incremento dei traffici e compatibilità ambientale delle attività aeroportuali, soprattutto nei territori più esposti alla pressione operativa degli scali.

Per dare concretezza all'accordo, sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto incaricato di coordinare le attività e monitorarne l'avanzamento. Tra gli obiettivi operativi figurano la definizione della Carta dei Servizi Merci e la predisposizione di un documento strategico dedicato allo sviluppo del cargo aereo in Italia.

Il Protocollo coinvolgerà inoltre gli operatori della filiera rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS. Spedizionieri, corrieri espressi e handler saranno chiamati a supportare Enac nel percorso di adozione del regolamento relativo alla Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento degli obiettivi individuati.

L'intesa tra Enac e Confetra, dunque, non si limita a fotografare un'esigenza già nota. Prova a costruire un'agenda comune per un comparto che può incidere in modo sostanziale sulla competitività dell'export italiano. In una logistica sempre più selettiva, nella quale il valore del tempo pesa quanto il costo del trasporto, il cargo aereo non è una nicchia: è una delle infrastrutture decisive del Paese che commercia, produce e si connette al mondo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



19/05/2026

TRASPORTI, ENAC-CONFETRA SIGLANO PROTOCOLLO INTESA PER SVILUPPO SETTORE CARGO

Trasporti, Enac-Confetra siglano protocollo intesa per sviluppo settore cargo Verona, 19 mag (GEA) - Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il protocollo, firmato dal presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, e dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi – ha dichiarato Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi". L'obiettivo, spiega, è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, "capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni"

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia Icao del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

LOGISTICA: PROTOCOLLO INTESA ENAC E CONFETRA PER SVILUPPO SETTORE CARGO

ADN0806 7 ECO 0 ADN ECO NAZ LOGISTICA: PROTOCOLLO INTESA ENAC E CONFETRA PER SVILUPPO SETTORE CARGO = Roma, 19 mag. (Adnkronos) - Enac e CONFETRA hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il Protocollo, firmato dal Presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal Presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi - commenta il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi". L'obiettivo, sottolinea, "è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni". L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia Icao del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale. "Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra Ue viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi", sottolinea il presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo. Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo. Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera - tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi - rappresentati dalle associazioni aderenti a CONFETRA: Aicai, Anama e Assohandlers. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

**TRASPORTO AEREO, INTESA ENAC-CONFETRA SU SVILUPPO CARGO**

Trasporto aereo, intesa Enac-Confetra su sviluppo cargo Trasporto aereo, intesa Enac-Confetra su sviluppo cargo Istituito avolo congiunto tecnico per coordinare attività Roma, 19 mag. (askanews) - Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il Protocollo si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi - ha dichiarato il presidente Enac Pierluigi Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni". L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100mila tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale e applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico. "Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi", ha aggiunto il presidente di Confetra Carlo De Ruvo. Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo. Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera - tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi - rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: Aicai, Anama e Assohandlers. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

TRASPORTO AEREO: PROTOCOLLO D'INTESA ENAC-CONFETRA PER SVILUPPO SETTORE CARGO

NOVA0518 3 ECO 1 NOV INT Trasporto aereo: protocollo d'intesa Enac-Confetra per sviluppo settore cargo Roma, 19 mag - (Agenzia_Nova) - Enac e Confetra hanno sottoscritto un protocollo d'intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il Protocollo, firmato dal presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, e dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29 per cento dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi - ha dichiarato il presidente Enac, Pierluigi Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni".

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei servizi merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia Icao del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico. L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2 per cento a fronte di una crescita del 5 per cento del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

"Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra Ue viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi", ha sottolineato il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. Per l'attuazione del protocollo sarà istituito un tavolo tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei servizi merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo. Il protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera - tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi - rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: Aicai, Anama e Assohandlers. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del regolamento della Carta dei servizi merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

LOGISTICA: INTESA TRA ENAC E CONFETRA PER SVILUPPO SETTORE CARGO

9CO1800749 4 CRO ITA R01 LOGISTICA: INTESA TRA ENAC E CONFETRA PER SVILUPPO SETTORE CARGO (1) (9Colonne) Roma, 19 mag - Enac e CONFETRA hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il Protocollo, firmato dal Presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal Presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi - ha dichiarato il Presidente Enac Pierluigi Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni"

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: • introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; • promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; • potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; • applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico. L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale "Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi", ha sottolineato il Presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo. Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo. Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera - tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi - rappresentati dalle associazioni aderenti a CONFETRA: AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.



19/05/2026

ENAC E CONFETRA SIGLANO INTESA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO

Enac e Confetra siglano intesa per lo sviluppo del settore cargo Tra le priorità: introduzione della Carta dei Servizi Merci, potenziamento poli logistici (ANSA) - ROMA, 19 MAG - Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il Protocollo, firmato dal presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal presidente di Confetra Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi - ha dichiarato il presidente Enac Pierluigi Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi". "Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi", ha sottolineato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo. L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, promozione della digitalizzazione dei processi logistici, potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia Icao del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico. (ANSA).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

LOGISTICA: ACCORDO TRA ENAC E CONFETRA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO

ZCZC IPN 698 ECO --/T LOGISTICA: ACCORDO TRA ENAC E CONFETRA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO ROMA (ITALPRESS)
- Enac e CONFETRA hanno sottoscritto un protocollo d'intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale. Per l'attuazione del protocollo sarà istituito un tavolo tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo. "L'accordo firmato oggi - ha dichiarato il presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma - nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese".

"Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni", ha aggiunto. "Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi", ha sottolineato il presidente di CONFETRA Carlo De Ruvo.

ENAC-CONFETRA: PROTOCOLLO INTESA PER SVILUPPO SETTORE CARGO

<https://www.avionews.it/item/1269183-enac-confetra-protocollo-intesa-per-sviluppo-settore-cargo.html>

Enac (Ente nazionale aviazione civile) e Confetra hanno sottoscritto un protocollo d'intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità.

Il protocollo, firmato dal presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e da quello di Confetra Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea.

“L'accordo firmato oggi –ha dichiarato il presidente Enac Pierluigi Di Palma- nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”.

L'intesa definisce una serie di azioni prioritarie:

introduzione della Carta dei Servizi merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo;

promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative;

potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale;

applicazione della metodologia Icao (International Civil Aviation Organization) del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

Il protocollo interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico-passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

“Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra Ue viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Per l'attuazione del protocollo sarà istituito un tavolo tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

Il protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera –tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: Aicai, Anama ed Assohandlers. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei servizi merci ed a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

LOGISTICA: PROTOCOLLO D'INTESA TRA ENAC E CONFETRA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO

https://portlogisticpress.it/logistica-protocollo-dintesa-tra-enac-e-confetra-per-lo-sviluppo-del-settore-cargo/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=logistica-protocollo-dintesa-tra-enac-e-confetra-per-lo-sviluppo-del-settore-cargo

Il Protocollo, firmato dal Presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal Presidente di Confetra Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, è trasportato per via aerea.

“L'accordo firmato oggi – ha dichiarato il Presidente Enac Pierluigi Di Palma – nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese.

Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi.

L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”.

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie:

- introduzione della Carta dei Servizi Mercati per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo;
- promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative;
- potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale;
- applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

“Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida.

Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il Presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Mercati e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera – tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Mercati e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

CARGO AEREO: ACCORDO ENAC-CONFETRA PER LA LOGISTICA

<https://transportonline.com/news/innovazione/enac-confetra-accordo-cargo-aereo-logistica/>

Enac e Confetra hanno sottoscritto un nuovo Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del cargo aereo e della logistica italiana, con l'obiettivo di rafforzare competitività, digitalizzazione e sostenibilità della supply chain nazionale.

L'intesa punta a sostenere il settore del trasporto merci aereo, considerato sempre più strategico per il commercio internazionale e per la crescita del sistema logistico italiano. Secondo i dati più recenti, circa il 29% del valore dell'export italiano verso i Paesi extra UE viene trasportato via aerea.

Il Protocollo è stato firmato dal Presidente di Enac, Pierluigi Di Palma, e dal Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nell'ambito delle iniziative dedicate al potenziamento della logistica integrata e delle infrastrutture aeroportuali italiane.

Tra gli obiettivi principali dell'accordo figurano il miglioramento della qualità dei servizi cargo, la digitalizzazione dei processi logistici e il potenziamento dei poli aeroportuali dedicati al traffico merci.

In particolare, il Protocollo prevede:

- l'introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue;
- lo sviluppo dell'Airport Cargo Community System, piattaforma digitale per la gestione integrata dei flussi logistici;
- investimenti in infrastrutture aeroportuali, handling e intermodalità;
- l'adozione di tecnologie innovative per aumentare efficienza e competitività della supply chain;
- l'applicazione della metodologia ICAO Balanced Approach per una gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'obiettivo condiviso è costruire una logistica moderna, digitale e sostenibile, capace di migliorare la gestione delle merci e ridurre inefficienze operative.

Secondo Enac e Confetra, il settore del cargo aereo in Italia presenta ancora importanti margini di crescita. Nel 2025 il traffico cargo nazionale è aumentato del 2%, contro il +5% registrato dal traffico passeggeri.

Una quota significativa delle merci italiane continua inoltre a transitare attraverso aeroporti europei esteri, evidenziando la necessità di investire nel sistema logistico aeroportuale nazionale per aumentare capacità operativa, competitività e attrattività internazionale.

"L'accordo firmato oggi nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica del Paese", ha dichiarato il Presidente Enac Pierluigi Di Palma.

Uno dei punti centrali dell'intesa riguarda la digitalizzazione della supply chain e l'utilizzo di piattaforme integrate per la gestione del traffico merci aeroportuale.

L'implementazione dell'Airport Cargo Community System consentirà di migliorare:

- tracciabilità delle spedizioni;
- integrazione dei dati logistici;
- monitoraggio delle performance;
- efficienza dei processi;
- rapidità nelle operazioni cargo.

Grande attenzione anche alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica delle infrastrutture aeroportuali, elementi sempre più rilevanti nelle strategie di sviluppo della logistica internazionale.

Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto incaricato di monitorare le attività previste e coordinare gli interventi operativi.

Saranno coinvolti anche gli operatori della filiera rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra, tra cui:

- AICAI;
- ANAMA;
- ASSOHANDLERS.

Le organizzazioni collaboreranno con Enac e con i gestori aeroportuali per l'adozione della Carta dei Servizi Merci e per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del cargo aereo italiano.

ALLEANZA TRA ENAC E CONFETRA SUL CARGO AEREO

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/aereo/alleanza-tra-enac-e-confetra-sul-cargo-aereo/>

Enac e Confetra hanno firmato a Roma, il 19 maggio 2026, un protocollo d'intesa per sostenere lo sviluppo del cargo aereo in Italia. L'accordo è stato sottoscritto dal presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, e dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, con l'obiettivo di rafforzare qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture aeroportuali e sostenibilità ambientale nella filiera delle merci. Questo protocollo si colloca tra le iniziative rivolte al rafforzamento del sistema logistico nazionale e riconosce al trasporto aereo delle merci un ruolo strategico negli scambi internazionali. Il dato principale riguarda l'export: circa il 29% del valore delle esportazioni italiane verso Paesi extra-UE viaggia per via aerea.

L'intesa arriva in un contesto in cui il traffico cargo nazionale resta inferiore al potenziale del sistema produttivo italiano: nel 2025 il settore è cresciuto del 2%, mentre il traffico passeggeri è aumentato del 5%. La differenza tra i due andamenti indica un margine di recupero per le merci, soprattutto considerando che una parte importante dei flussi italiani continua a transitare attraverso aeroporti di altri Paesi europei.

Il primo intervento previsto riguarda l'introduzione della Carta dei Servizi Merci negli aeroporti con traffico superiore a 100mila tonnellate annue. Lo strumento dovrà individuare indicatori di qualità e sistemi di verifica delle prestazioni, con l'obiettivo di fissare livelli minimi di servizio e sostenere un miglioramento progressivo delle attività cargo. Per gli operatori della filiera, questo passaggio può incidere sulla misurabilità dei tempi, sulla prevedibilità dei processi e sulla trasparenza dei rapporti tra gestori aeroportuali, spedizionieri, handler e corrieri espressi.

Un secondo elemento riguarda la digitalizzazione dei processi logistici. Il protocollo richiama lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione, tra cui l'Airport Cargo Community System, e l'adozione di tecnologie innovative. La prospettiva è ridurre frammentazioni operative e duplicazioni di documenti lungo la catena aeroportuale delle merci, collegando in modo più efficace i soggetti che intervengono nella movimentazione, nel trattamento e nell'instradamento dei carichi.

Il potenziamento della capacità infrastrutturale rappresenta un ulteriore punto dell'accordo. Enac e Confetra indicano interventi sui poli logistici aeroportuali, sulle attività di handling e sull'integrazione intermodale. Per il cargo aereo italiano, il tema riguarda non solo la disponibilità di spazi e impianti, ma anche il collegamento con reti stradali, ferroviarie e nodi logistici terrestri, così da rendere più competitivo l'accesso agli aeroporti e la distribuzione successiva delle merci.

Nel protocollo rientra anche l'applicazione della metodologia Icao del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico. Questo elemento collega lo sviluppo del cargo, spesso legato a fasce operative sensibili per i territori, alla necessità di coordinare crescita dei traffici, tutela ambientale e relazione con le comunità vicine agli aeroporti. Per attuare il protocollo sarà istituito un Tavolo tecnico congiunto, che avrà il compito di coordinare le attività previste, verificarne l'avanzamento, lavorare alla definizione della Carta dei Servizi Merci e predisporre un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

L'accordo prevede il coinvolgimento degli operatori rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra, tra cui Aicai, Anama e Assohandlers. Le organizzazioni dovranno supportare Enac nella fase di creazione del regolamento della Carta dei Servizi Merci e collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento degli obiettivi collegati alla qualità dei servizi, alla digitalizzazione e al rafforzamento della capacità operativa degli scali cargo.

Pierluigi Di Palma ha collegato l'accordo alla funzione economica della logistica e della movimentazione delle merci, definite leve per la crescita commerciale del Paese. Il presidente dell'Enac ha indicato sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione più efficiente dei flussi come ambiti su cui costruire un sistema logistico più integrato e competitivo. Carlo De Ruvo ha richiamato il rapporto tra filiera logistica e sistema produttivo nazionale. Secondo il presidente di Confetra, la collaborazione tra istituzioni e imprese è necessaria per sostenere i flussi legati al commercio internazionale, anche perché una quota rilevante del valore delle merci extra-UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali scali nazionali richiede investimenti in infrastrutture e digitalizzazione.

PROTOCOLLO D'INTESA TRA ENAC E CONFETRA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO

https://www.ilnautilus.it/trasporti/economia/2026-05-19/protocollo-dintesa-tra-enac-e-confetra-per-lo-sviluppo-del-settore-cargo_187579/#google_vignette

Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità.

Il Protocollo, firmato dal Presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal Presidente di Confetra Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, è trasportato per via aerea.

“L'accordo firmato oggi – ha dichiarato il Presidente Enac Pierluigi Di Palma – nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese.

Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi.

L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”.

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie:

- introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo;
- promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative;
- potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale;
- applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

“Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida.

Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il Presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera – tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

TRASPORTO AEREO: ACCORDO ENAC-CONFETRA SULLO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO IN ITALIA

<https://ageei.eu/trasporto-aereo-accordo-enac-confetra-sullo-sviluppo-del-settore-cargo-in-italia/>

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e la Confederazione Generale dei Trasporti e della Logistica (Confetra) hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. Il documento – firmato dal presidente dell'ENAC, Pierluigi Di Palma, e dal presidente di Confetra, Carlo De Ruvo – si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, è trasportato per via aerea. "L'accordo firmato oggi nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese", ha dichiarato il presidente Di Palma. "Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni".

"Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida", ha sottolineato il presidente De Ruvo. "Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi".

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie. Innanzitutto, l'introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo. Poi la promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative. Quindi il potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale. E infine l'applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale. Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera – tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: Aicai, Anama e Assohandlers. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

ACCORDO TRA ENAC E CONFETRA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO AEREO IN ITALIA

<https://www.italpress.com/accordo-tra-enac-e-confetra-per-lo-sviluppo-del-settore-cargo-aereo-in-italia/>

Enac e Confetra hanno sottoscritto un protocollo d'intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità. L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale. Per l'attuazione del protocollo sarà istituito un tavolo tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

“L'accordo firmato oggi – ha dichiarato il presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma – nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese”. “Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra Istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”, ha aggiunto. “Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra UE viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

CARGO AEREO, ENAC E CONFETRA FIRMANO PROTOCOLLO PER LO SVILUPPO DEL SETTORE

<https://www.informazionimarittime.com/post/cargo-aereo-enac-e-confetra-firmano-protocollo-per-lo-sviluppo-del-settore>

Promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità: è l'obiettivo del Protocollo d'Intesa sottoscritto dal presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal presidente di Confetra Carlo De Ruvo. Il documento si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea. L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie:

- introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo;
- promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative;
- potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale;
- applicazione della metodologia ICAO del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un Tavolo Tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo. Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera – tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: Aicai, Anama e Assohandlers.

Logistica e cargo aereo, Enac e Confetra siglano un protocollo strategico per rilanciare il settore in Italia

<https://www.aeroportionline.it/2026/05/19/logistica-e-cargo-aereo-enac-e-confetra-siglano-un-protocollo-strategico-per-rilanciare-il-settore-in-italia/>

Il cargo aereo italiano punta su qualità dei servizi, digitalizzazione e potenziamento infrastrutturale per rafforzare la competitività del sistema logistico nazionale. È questo l'obiettivo del nuovo Protocollo d'Intesa sottoscritto da ENAC e Confetra, presentato a Roma il 19 maggio 2026.

L'accordo, firmato dal presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal presidente di Confetra Carlo De Ruvo, nasce con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo del cargo aereo come asset strategico per il commercio internazionale e per la crescita economica del Paese. Secondo i dati riportati nel protocollo, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra UE, in termini di valore, viaggia infatti per via aerea.

Tra le principali azioni previste dall'intesa vi è l'introduzione della "Carta dei Servizi Merci" negli aeroporti con traffico superiore alle 100 mila tonnellate annue. Lo strumento consentirà di definire standard qualitativi, indicatori di performance e sistemi di monitoraggio per migliorare l'efficienza dei servizi logistici aeroportuali.

Grande attenzione anche alla digitalizzazione dei processi logistici, attraverso lo sviluppo dell'Airport Cargo Community System e l'adozione di nuove tecnologie per una gestione più integrata e moderna dei flussi merci. Parallelamente, il protocollo prevede interventi per il potenziamento dei poli logistici aeroportuali, dell'handling e dell'integrazione intermodale.

Un altro punto centrale riguarda la sostenibilità ambientale, con l'applicazione della metodologia ICAO del "Balanced Approach" per la gestione dell'impatto acustico generato dalle attività aeroportuali.

"L'accordo firmato oggi nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese", ha dichiarato il presidente Enac Pierluigi Di Palma, sottolineando come l'intesa punti a costruire "un sistema logistico moderno, integrato e competitivo".

Secondo Confetra, il settore cargo italiano presenta ancora ampi margini di crescita. Nel 2025 il traffico merci è aumentato del 2%, contro il 5% registrato dal traffico passeggeri, mentre una quota significativa delle merci italiane continua a transitare attraverso aeroporti stranieri, evidenziando criticità infrastrutturali e operative ancora da colmare.

Per il presidente Carlo De Ruvo, "rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale", ribadendo la necessità di investimenti nelle infrastrutture e nella digitalizzazione dei processi per accompagnare la crescita dei principali hub nazionali.

Il protocollo prevede inoltre la costituzione di un Tavolo Tecnico congiunto che avrà il compito di coordinare le attività previste, monitorare i risultati e definire un documento strategico dedicato allo sviluppo del cargo aereo italiano. Nel percorso saranno coinvolti anche gli operatori della filiera rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra, tra cui AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS.

PROTOCOLLO PER LO SVILUPPO DEL CARGO AEREO, LE PRIORITÀ DI ENAC E CONFETRA

<https://blueconomy.com/it/economia/notizie/cargo-aereo-protocollo-enac-confetra/>

Enac e Confetra hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a promuovere lo sviluppo e la competitività del cargo aereo in Italia, attraverso interventi mirati su qualità dei servizi, digitalizzazione, infrastrutture e sostenibilità.

Il Protocollo, firmato dal presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e dal presidente di Confetra Carlo De Ruvo, si inserisce nel quadro delle iniziative finalizzate al rafforzamento del sistema logistico nazionale, riconoscendo al cargo aereo un ruolo strategico per il commercio internazionale. In base ai dati più recenti, circa il 29% dell'export italiano verso Paesi extra Ue, in termini di valore, è trasportato per via aerea.

“L'accordo firmato oggi – ha dichiarato il presidente Enac Pierluigi Di Palma – nasce dalla consapevolezza che logistica e movimentazione delle merci rappresentano leve strategiche per la crescita economica e commerciale del Paese. Questa intesa segna un passo concreto verso un rafforzamento della cooperazione tra istituzioni e imprese, a sostegno del cargo aereo e dello sviluppo delle infrastrutture logistiche nazionali, con una visione orientata a sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e gestione sempre più efficiente dei flussi. L'obiettivo è costruire un sistema logistico moderno, integrato e competitivo, capace di rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi internazionali e di accompagnare la crescita del Paese nei prossimi anni”.

L'accordo definisce una serie di azioni prioritarie: introduzione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100.000 tonnellate annue, con individuazione di indicatori di qualità e sistemi di monitoraggio delle performance; uno strumento indispensabile per stabilire livello di qualità di servizio minimi per perseguire una politica volta al miglioramento continuo; promozione della digitalizzazione dei processi logistici, anche mediante lo sviluppo di piattaforme integrate di gestione (Airport Cargo Community System) e l'adozione di tecnologie innovative; potenziamento della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, con interventi su poli logistici, handling e integrazione intermodale; applicazione della metodologia Icao del Balanced Approach per la gestione sostenibile dell'impatto acustico.

L'intesa interviene in un contesto in cui il traffico cargo nazionale risulta ancora sottodimensionato rispetto al suo potenziale: nel 2025 il settore è cresciuto del 2% a fronte di una crescita del 5% del traffico passeggeri. Inoltre, una quota significativa delle merci italiane transita attraverso aeroporti di altri Paesi europei, evidenziando margini di miglioramento per l'efficienza del sistema nazionale.

“Rafforzare la filiera logistica significa sostenere concretamente il sistema produttivo nazionale e la collaborazione tra Istituzioni e mondo imprenditoriale è la chiave per cogliere questa sfida. Una quota rilevante del valore delle merci extra Ue viaggia per via aerea e la crescita dei traffici nei principali hub nazionali rende indispensabili investimenti per l'ampliamento delle infrastrutture e la digitalizzazione dei processi”, ha sottolineato il presidente di Confetra Carlo De Ruvo.

Per l'attuazione del Protocollo sarà istituito un tavolo tecnico congiunto, incaricato di coordinare le attività previste e monitorarne lo stato di avanzamento. Tra gli obiettivi operativi la definizione della Carta dei Servizi Merci e la redazione di un documento strategico sullo sviluppo del cargo aereo.

Il Protocollo prevede inoltre il coinvolgimento degli operatori della filiera – tra cui spedizionieri, handler e corrieri espressi – rappresentati dalle associazioni aderenti a Confetra: Aicai, Anama e Assohandlers. Insieme, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, le Organizzazioni si impegnano a supportare Enac nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci e a collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento dei relativi obiettivi.

Il Sole

24 ORE



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

20/05/2026

**CONFETRA: TRAFFICO IN CALO
CON TASSA SUI MINI-PACCHI**

Traffico dimezzato con la nuova
tassa sui mini-pacchi, prevista ora
per l'inizio di luglio. È l'allarme lancia-

to da Confetra, che prevede un calo
del 50% con il contributo da due euro
sulle spedizioni dall'extra-Ue. Il
rischio, per il direttore Andrea Cappa,
è «di spostare i traffici altrove». Col

dazio europeo, che è da tre euro,
l'Italia avrebbe minori entrate (circa
32 milioni) ma non rischierebbe di
perdere clienti «che non torneranno
mai più indietro».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

FISCO: CONFETRA, TASSA ITALIANA DA 2 EURO È AUTOGOL, RISCHIO -50% TRAFFICO

Fisco: Confetra, tassa italiana da 2 euro è autogol, rischio -50% traffico Roma, 21 mag. (LaPresse) - Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, e rinviata al 1° luglio 2026. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Secondo Confetra, se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione. Nello scenario in cui si mantiene la tassa italiana, l'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana. Nello scenario in cui si cancella la tassa italiana, l'Italia azzerava la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei. "Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire". Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei". ECO NG01 mdg 211054 MAG 26



21/05/2026

CONFETRA, TASSA SUI PACCHI È AUTOGOL, SI PERDERÀ IL 50% DEL TRAFFICI

Confetra, tassa sui pacchi è autogol, si perderà il 50% del traffici I corrieri sposteranno i cargo in altri Paesi Ue portando le merci in Italia via camion (ANSA) - ROMA, 21 MAG - Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) sulla tassa sui pacchi che scatterà il primo luglio, definita un autogol. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027, ricorda Confetra. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha quindi simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione. Nel primo scenario in cui si tiene la tassa italiana, l'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di euro per la tassa italiana. Nel secondo scenario in cui si cancella la tassa italiana, l'Italia azzerava la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei. "Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro". (ANSA). 2026-05-21T12:03:00+02:00 COM-OM ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

E-COMMERCE, CONFETRA: TASSA ITALIANA DA 2 EURO AUTOGOL, PERDITA 50% TRAFFICO

9CO1801562 4 ECO ITA R01 E-COMMERCE, CONFETRA: TASSA ITALIANA DA 2 EURO AUTOGOL, PERDITA 50% TRAFFICO (9Colonne) Roma, 21 mag - Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3€ a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. CONFETRA ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione: Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana. Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzera la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei. "Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire". CONFETRA ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".



21/05/2026

LOGISTICA, CONFETRA: TASSA DA 2 EURO SU PACCHI AUTOGOL, COSÌ PERSO 50% TRAFFICO

Logistica, Confetra: Tassa da 2 euro su pacchi autogol, così perso 50% traffico Roma, 21 mag (GEA) - Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione. Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana. Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzerava la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire". Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "Se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**CONFETRA: E-COMMERCE, LA TASSA DA 2 EURO È UN AUTOGOL ITALIANO**

Confetra: E-commerce, la tassa da 2 euro è un autogol italiano Confetra: E-commerce, la tassa da 2 euro è un autogol italiano Rischio perdita del 50% dei traffici verso altri scali europei Roma, 24 mag. (askanews) - Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi, come riportato in un comunicato dell'organizzazione, c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026 e che Confetra definisce "un autogol". "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3? a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea

Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione. Nel primo scenario, se si mantenesse la tassa italiana, l'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana. Nel secondo scenario, laddove si cancellasse la tassa italiana, l'Italia azzererebbe la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei. "Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire". Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "Se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".



IL PUNTO

di VALENTINA CONTE

Tassa sui pacchi i numeri di un autogol

Confetra torna all'attacco sulla tassa italiana da 2 euro sui mini-pacchi extra Ue che scatterà dal primo luglio, dopo il rinvio deciso dal governo. Per la confederazione dei trasporti e della logistica è «un autogol»: rischia di far perdere all'Italia il 50% del traffico e-commerce, spostando voli cargo e sdoganamenti verso Germania, Belgio e Olanda, con le merci destinate al mercato italiano poi instradate via camion. Il nodo è la sovrapposizione con l'Europa. Sempre dal primo luglio entrerà in vigore anche il dazio Ue da 3 euro a spedizione, di cui il 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento. Se i pacchi diretti in Italia atterrano altrove, quella quota finirà ai Paesi concorrenti. Confetra ha simulato due scenari per luglio-novembre. Mantenendo la tassa italiana, il traffico si dimezza e lo Stato incassa 70 milioni complessivi, di cui 51 dalla tassa nazionale. Cancellandola, i traffici tornano al 100% e restano comunque 38 milioni dai dazi europei. «Tra i due scenari ballano appena 32 milioni in cinque mesi», avverte il direttore generale Andrea Cappa, a fronte del rischio di perdere clienti che «non torneranno mai più indietro». Non è solo una questione di gettito. Se le merci vengono sdoganate in altri Paesi, l'Italia perde anche la possibilità di controllarle fisicamente, con effetti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo Confetra chiede al governo «un passo indietro» e un approccio coordinato: senza armonizzazione Ue, dice Cappa, ogni tassa nazionale diventa «un regalo competitivo ai nostri vicini europei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

DECRETO FISCO/I dati Sogei agli Stati generali delle Dogane. Confetra chiede dietrofront

Pacchi, più introiti senza tassa Dal dazio 163 mln, 110 dal contributo. Ma -50% di traffico

DI FRANCESCO CERISANO

Eliminando la tassa italiana di 2 euro sui mini-pacchi, rinviata dal decreto fiscale al 1° luglio, l'erario non ci perderebbe. Anzi, potrebbe incassare molto di più dei 122,5 milioni preventivati nel 2026 dalla relazione alla legge di bilancio che ha istituito il balzello.

Grazie all'entrata in vigore, sempre dal 1° luglio, del dazio europeo di tre euro ad articolo (il 25% del quale resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento), cancellando la tassa italiana e mantenendo solo quella Ue, l'Italia perderebbe nel periodo luglio-novembre di quest'anno 32 milioni di euro di gettito rispetto allo scenario che prevede la coesistenza dei due prelievi (38 milioni di euro di incassi a fronte di 70).

Ma la differenza verrebbe ampiamente compensata dal fatto che il dazio europeo si applica non a spedizione bensì ad articolo. E stando agli ultimi dati illustrati da Sogei agli Stati generali delle Dogane ed elaborati sulla base delle dichiarazioni doganali, su 12,6 milioni di spedizioni importate nel nostro Paese nel primo trimestre 2026 sono stati censiti 51,7 milioni di articoli. In pratica quattro articoli in media a spedizione. Uno scenario che, se confermato anche nei prossimi mesi, renderebbe particolarmente vantaggioso per l'erario limitarsi ad applicare il dazio Ue, incassandone il 25%. Oltre a guadagnare di più, l'Italia recupererebbe il 50% dei traffici che hanno nei primi due mesi di vigenza della tassa di 2 euro sui pacchi. Prima che, appunto, arrivasse il decreto fiscale a rinviare tutto al 1° luglio.

I due scenari di Confetra
A elaborare i due scenari alternativi (possibile coesistenza dei due balzelli o cancellazione della tassa italiana) è stata Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) durante gli Stati generali delle Dogane (si veda ItaliaOggi di ieri). Confetra ha da tempo messo in guardia sul rischio che una misura come quella nazionale, che va ad innestarsi in un quadro regolatorio globale, potesse determinare, come in effetti ha fatto, uno spostamento dei traffici fuori dall'Italia. "La logistica europea è altamente integrata", ha spiegato il direttore generale **Andrea Cappa**. "Se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda per poi portare le merci in Italia via camion".

Ma all'evento delle Dogane, Confetra ha fatto i conti. Come detto, mantenendo la tassa ita-

liana, lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni dal balzello di due euro previsto dalla Manovra 2026. Cancellando la tassa, secondo Confetra si recupererebbe il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari", ha proseguito Cappa, ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire".

I dati di Sogei

Le stime di Confetra sono comunque calcolate considerando un articolo per spedizione. Ma la realtà fotografata da Sogei è ben diversa. Come detto, nel primo trimestre 2026, a fronte di 12,6 milioni di dichiarazioni doganali sono stati registrati 51,7 milioni di articoli. Rispet-

to al primo trimestre 2025 si è perso il 45,7% di dichiarazioni (erano state 23,3 milioni) e il 37,38% di articoli (erano 32,58 milioni nel primo trimestre 2025). Sogei stima nel secondo semestre 2026 introiti per 110,68 milioni dal contributo di due euro, 499 milioni di Iva e 653 milioni dal dazio Ue (di cui solo il 25% spetterebbe all'Italia, quindi 163,2 milioni). "Dati che però sono calcolati sui volumi di traffico del secondo semestre 2025 e quindi per il momento, dato il calo delle importazioni, sembrano irrealistici", ha osservato Cappa. "Ciononostante appare evidente come l'erario non perderebbe gettito dalla eliminazione del contributo di due euro, in quanto lo recupererebbe subito dal dazio Ue". Di qui la richiesta di un dietrofront al governo. "Serve un approccio coordinato", ha concluso. "Senza un'armonizzazione a livello Ue, ogni tassazione nazionale si trasforma solo in un regale competitivo ai nostri vicini europei".

— © Riproduzione riservata —

Dichiarazioni in calo del 37%. Introiti a -18%

Differita al 1° luglio 2026 la riscossione del contributo di 2 euro sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro, introdotto dalla legge di bilancio 2026. L'art. 5 del decreto fiscale (d.l. 38/2026), sposta nuovamente nel tempo l'introduzione di questo balzello nazionale, lasciando però intravedere la possibilità di un ripensamento del legislatore, considerato l'impatto negativo determinato dal solo annuncio di questa tassa sui traffici e considerata anche la concomitante introduzione della nuova linea di tassazione europea sull'e-commerce, a partire dal 1° luglio 2026. Il balzello nazionale rischia di sovrapporsi all'altro prelievo sulle spedizioni low cost, previsto dal legislatore europeo in tutta Europa a partire dal 1° luglio 2026, che prevede l'applicazione di un dazio fisso di 3 euro su ogni articolo importato nell'Unione. La handling fee nazionale, come evidenziato anche dalla relazione al decreto fiscale, anticipa per certi versi l'azione europea, ponendo dubbi di compatibilità con la normativa unionale. Altro aspetto di preoccupazione è dovuto all'impatto della nuova tassa di 2 euro sui traffici commerciali.

Come illustrato nel corso degli Stati generali dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli da Sogei, l'annuncio del "dazio nazionale" sui beni di medio valore ha determinato, tra l'ultimo trimestre del 2025 e il primo trimestre del 2026, una diminuzione delle dichiara-

zioni H7 presentate in Italia del 37,38%. Sensibile anche la diminuzione dei flussi in importazione, passati da 23,33 milioni di spedizioni a 12,66 milioni (-45,74%), con un conseguente calo degli introiti fiscali del 18,84%. Un dato allarmante, che evidenzia la scelta delle grandi piattaforme di svuotare i traffici in importazione verso altri Paesi europei che non prevedono un contributo analogo. Durante il primo trimestre del 2026, infatti, molti produttori asiatici hanno indirizzato le spedizioni destinate ai consumatori italiani verso altri aeroporti dell'area Shengen, in Stati limitrofi all'Italia che non applicavano il contributo sulle spedizioni, beneficiando dell'assenza di barriere tariffarie al confine. La circolare Adm n. 4/D aveva specificato che il contributo non rientra tra i diritti doganali, ma deve essere qualificato come un "onere" destinato a coprire le spese amministrative connesse agli adempimenti dell'amministrazione, ai sensi dell'articolo 52 Cdu. In realtà, pur presentandosi come un contributo destinato a coprire le spese amministrative correlate agli adempimenti doganali per le spedizioni low cost, la handling fee si applicherà in forma generalizzata.

Sara Armella
Tatiana Salvi

— © Riproduzione riservata —

L'ANALISI/DAI LAVORI SPUNTA UN CORRETTIVO IBRIDO

Dal Decreto Fiscale (D.L. n. 38/2026), convertito definitivamente in legge, viene fuori un quadro normativo articolato e fortemente eterogeneo, nel quale convivono misure di semplificazione e sostegno per imprese e contribuenti, interventi di coordinamento tecnico e disposizioni di carattere emergenziale. Proprio tale coesistenza di finalità differenti conferma la natura "ibrida" assunta dal decreto nel corso dell'iter parlamentare, avvicinandolo, nella sua configurazione finale, più a una manovra correttiva plurifunzionale che a un intervento normativo strettamente settoriale. Sul versante dell'imposizione d'impresa, uno degli interventi di maggiore rilievo riguarda il ripristino del regime prevalente in materia di participation exemption (PEX) e tassazione dei dividendi.

Il Decreto Fiscale elimina infatti le restrizioni introdotte dalla Legge di Bilancio 2026, che avevano subordinato l'applicazione dei regimi di esclusione ed esenzione al raggiungimento di determinate soglie partecipative o di valore fiscale della partecipazione.

Il legislatore torna così all'assetto antecedente alla riforma, rimuovendo condizioni che, come rilevato dagli operatori del settore, rischiavano di introdurre significativi elementi di rigidità e complessità operativa nel sistema.

Sempre in ambito societario, il Decreto interviene in modo significativo sulla disciplina IVA delle operazioni permutative. La base imponibile viene ora ancorata al valore monetario attribuito contrattualmente ai beni o servizi oggetto dello scambio, con un limite minimo rappresentato dai costi sostenuti dalle parti, superando il precedente riferimento al "valore normale". La disposizione, accompagnata da una disciplina transitoria di salvaguardia per i comportamenti pregressi, mira ad assicurare maggiore certezza applicativa e una più stretta aderenza della base imponibile alla reale dimensione economica delle operazioni. Particolare attenzione è inoltre dedicata al trattamento fiscale dell'avviamento negativo (c.d. badwill) nelle operazioni straordinarie effettuate da soggetti

IAS/IFRS adopter. Il Decreto introduce la possibilità di ripartire in cinque esercizi l'imponibilità fiscale del badwill emergente nelle operazioni di cessione d'azienda o di ramo d'azienda, subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni di continuità aziendale e mantenimento dei livelli occupazionali.

La misura si inserisce nel più ampio obiettivo di attenuare gli effetti fiscali immediati connessi alle operazioni di ristrutturazione e riorganizzazione societaria.

Sul fronte delle persone fisiche, il testo convertito conferma il divieto di cumulo tra il regime agevolato per i lavoratori impatriati e il regime dei neo-residenti per chi trasferirà la residenza in Italia dal 2027. Pur se qualificato formalmente come intervento di coordinamento normativo, il correttivo produce un effetto sostanzialmente restrittivo sull'utilizzo combinato dei regimi agevolativi, con l'obiettivo di evitare fenomeni di sovrapposizione e arbitraggio fiscale.

Accanto alle misure di carattere strutturale, il Decreto - soprattutto a seguito della conversione parlamentare - introduce numerosi interventi di natura settoriale e congiunturale. Tra questi figurano misure di sostegno alle imprese maggiormente esposte agli effetti economici della crisi nell'area del Golfo Persico e all'incremento dei costi energetici, nonché agevolazioni fiscali e crediti d'imposta destinati a specifici comparti, tra cui agricoltura ed energia. In continuità con le misure originariamente contenute nel Decreto Caraburani, il provvedimento interviene inoltre sul tema delle accise e del contenimento dei costi energetici. Sempre in un'ottica di alleggerimento operativo per operatori economici e amministrazioni, il decreto dispone infine la sospensione fino al 30 giugno 2026 del contributo amministrativo di euro 22 previsto per i piccoli pacchi provenienti da Paesi extra-UE, al fine di consentire l'adeguamento dei sistemi di riscossione.

Serena Pietrosanti,
Head of Tax Italy Hogan Lovells

— © Riproduzione riservata —

E-commerce La tassa da 2 euro non piace Confetra: «Per l'Italia sarà un autogol»

Da luglio il balzello sulle spedizioni internazionali rischia di spostare voli cargo

La critica

Secondo la Federazione italiana dei trasporti e della logistica, «così l'Italia perderà traffici e competitività»

Roma Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi, come riportato in un comunicato dell'organizzazione, c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà

il 1° luglio 2026 e che Confetra definisce un autogol. «Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – spiegato il direttore generale Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati». Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente

integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Dal luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3€ a spedizione e da novembre una tariffa di gestione sempre europea.

Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione. Nel primo scena-



Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica): «Incassi limitati per lo Stato, ma danni enormi alla logistica italiana»

E-COMMERCE, CONFETRA: "LA TASSA ITALIANA DA DUE EURO È UN AUTOGOL"

<https://www.informazionimarittime.com/post/e-commerce-confetra-la-tassa-italiana-da-due-euro-e-un-autogol&rss=rss>

Meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. Ma soprattutto: traffici in fuga verso gli altri scali europei. È questo l'allarme lanciato da Confetra durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati".

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion.

Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di tre euro a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

- Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana.

- Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzera la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire".

Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

E-COMMERCE, CONFETRA LANCIA L'ALLARME: LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO È UN AUTOGOL

<https://tg24.sky.it/economia/2026/05/21/ecommerce-confetra-allarme-tassa>

L'analisi si riferisce alla nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio. Secondo la Confederazione, il Paese sconterà una perdita del 50% dei traffici a favore di altri scali europei, gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno

Durante gli Stati Generali delle Dogane, Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha preannunciato traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. L'analisi si riferisce alla nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026.

"Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". La tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Ma la logistica europea è altamente integrata, perciò, se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion.

Inoltre, da luglio entrerà in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione, il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento, e da novembre una tariffa di gestione. Per capire l'impatto di questa sovrapposizione Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026. Nel primo, immaginando di tenere la tassa italiana, l'Italia perderebbe il 50% dei traffici e lo Stato incasserebbe 70 milioni di euro, di cui solo 51 per la tassa italiana. Nel secondo, senza tassa, l'Italia azzererebbe la tassa interna, recuperando il 100% dei traffici e incassando 38 milioni di euro dai soli dazi europei. "Tra i due scenari - commenta il Direttore Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire".

Confetra ha segnalato poi che il problema non è solo finanziario. Perché "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei"

MINI-PACCHI, LA TASSA SCATTA DA LUGLIO (INSIEME AL DAZIO EUROPEO)

<https://www.ilsole24ore.com/art/tassa-minipacchi-luglio-insieme-dazio-europeo-confetra-cosi-perdiamo-meta-traffico-AIWLfiAD>

Con il decreto fiscale, convertito in legge mercoledì, il governo ha preso tempo per la tassa sui mini-pacchi in arrivo dai Paesi extra-Ue. Adesso, l'entrata in vigore del contributo da due euro è prevista per il mese di luglio, proprio quando verrà introdotto il dazio europeo da tre euro. Le spedizioni "colpite" saranno le stesse, cioè quelle dal valore inferiore ai 150 euro.

Da Confetra, la Confederazione generale italiana dei Trasporti e della Logistica, è arrivato - senza giri di parole - l'invito per l'esecutivo di fare un passo indietro: «La tassa da 2 euro sarebbe un autogol, perché comporterebbe un calo del 50% del traffico». Per spiegare il motivo, vengono posti due scenari tra luglio e novembre 2026.

Il primo è quello che potremmo definire attuale, cioè se la situazione dovesse rimanere come è prevista. Mantenere la tassa da due euro sui minipacchi dai Paesi extracomunitari potrebbe essere controproducente per Confetra: «Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il direttore Andrea Cappa agli Stati generali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati».

Se l'Italia diventa più cara, è la tesi della confederazione, i corrieri spostano i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci nel Paese via camion. In numeri, vorrebbe dire che l'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma) e lo Stato incassa in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di euro per la tassa italiana.

Scenario due. Va spiegato, in primo luogo, che il dazio europeo prevede che il 75% dell'introito vada al bilancio comunitario e che l'altro 25% sia trattenuto dagli Stati membri a titolo di rimborso per le spese di riscossione. In pratica, ogni minipacco in arrivo da Paesi esterni all'Ue produrrà un gettito da 0,75 centesimi al posto dei due euro previsti dalla tassa italiana. L'altro euro e 25 centesimi, quindi, andrebbe compensato per altra via.

MINI-PACCHI EXTRA UE E TASSA DA 2 EURO: LO SCONTRO TRA GETTITO, TRAFFICI E CONCORRENZA

<https://www.economymagazine.it/mini-pacchi-extra-ue-e-tassa-da-2-euro-lo-scontro-tra-gettito-concorrenza-e-rischio-fuga-dei-traffici/>

Nel commercio globale dei piccoli pacchi non esistono confini davvero stabili, ma solo rotte che cambiano direzione in base a costi, tempi e convenienze fiscali. È dentro questa geografia mobile che si inserisce la nuova imposta italiana sui mini-pacchi provenienti dai Paesi extra-UE: un contributo da 2 euro che il governo ha deciso di rinviare, fissandone ora l'entrata in vigore a luglio 2026, in contemporanea con un analogo dazio europeo da 3 euro.

Una coincidenza temporale che rischia però di trasformarsi in un nodo politico ed economico, perché le due misure colpiscono esattamente lo stesso perimetro: spedizioni dal valore inferiore ai 150 euro, oggi protagoniste assolute dell'e-commerce globale.

Il decreto fiscale convertito in legge – si legge sul Sole 24 Ore – ha congelato temporaneamente la misura nazionale, ma il suo destino resta quello di una sovrapposizione con il nuovo schema europeo. Da un lato, l'Italia punta a introdurre un contributo fisso per ogni piccolo pacco in arrivo da Paesi extra-Ue; dall'altro, l'Unione europea prepara un dazio uniforme più elevato, pari a 3 euro per spedizione.

A sollevare le critiche più nette è Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, che mette in dubbio l'efficacia economica della misura nazionale.

Secondo l'associazione, l'introduzione di una tassa italiana rischierebbe di produrre un effetto opposto rispetto a quello atteso: invece di generare nuove entrate, potrebbe spingere gli operatori a deviare i flussi logistici verso altri hub europei. In particolare Germania, Belgio e Paesi Bassi, dove la gestione dei voli cargo è più centralizzata e competitiva. Il risultato sarebbe una perdita significativa di traffico per l'Italia, con una stima che arriva fino al 50% dei volumi movimentati, a fronte di un gettito complessivo considerato limitato rispetto al potenziale rischio industriale.

Nel primo scenario analizzato dagli operatori del settore, la misura italiana rimane attiva insieme al dazio europeo. In questo caso, il sistema fiscale sui piccoli pacchi diventerebbe più oneroso rispetto ad altri Paesi UE che si limitano ad applicare il prelievo comunitario.

La conseguenza, secondo Confetra, sarebbe una riallocazione delle rotte logistiche: le merci non arriverebbero più direttamente negli scali italiani, ma verrebbero sdoganate in hub europei alternativi per poi essere trasportate via terra nel nostro Paese. Un meccanismo già osservato in fase sperimentale nei primi mesi del 2026, quando un incremento dei costi aveva portato a una contrazione significativa dei volumi.

In termini di conti pubblici, lo scenario non sarebbe necessariamente vantaggioso. Il gettito stimato complessivo si aggirerebbe intorno ai 70 milioni di euro, di cui circa 51 milioni derivanti direttamente dalla misura italiana, con il resto legato al quadro europeo.

Lo scenario alternativo prevede invece la rinuncia alla tassa italiana, lasciando piena applicazione al solo dazio europeo. In questo caso, ogni spedizione genererebbe per lo Stato un introito ridotto rispetto alla misura nazionale, pari a circa 0,75 euro a pacco come quota effettivamente trattenuta a livello domestico.

Il resto del gettito verrebbe destinato al bilancio comunitario, secondo la ripartizione prevista: il 75% all'Unione europea e il 25% agli Stati membri come compensazione dei costi di riscossione.

In questo quadro, la differenza per le casse italiane rispetto alla tassa nazionale sarebbe significativa, ma secondo la logistica verrebbe compensata dall'assenza di distorsioni nei flussi commerciali e dalla maggiore competitività del sistema portuale e aeroportuale italiano.

Le stime inserite nella programmazione economica del governo indicano un gettito atteso di 122,5 milioni di euro nel 2026, che salirebbe a 245 milioni annui nel biennio successivo, per un totale di 612,5 milioni nel triennio.

Secondo le analisi di Confetra riportate sul Sole 24 Ore, il confronto con il modello europeo evidenzia però una differenza più contenuta nel breve periodo, pari a circa 32 milioni nel solo 2026, ma con possibili effetti cumulativi nel tempo.

Il punto critico non riguarda soltanto la dimensione del gettito immediato, ma la sua stabilità nel medio periodo, in un contesto in cui anche piccole variazioni di costo possono spostare rapidamente i flussi logistici da un Paese all'altro.

Oltre all'impatto fiscale, la questione assume anche una dimensione strategica. Se le merci destinate all'Italia vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare il contributo nazionale, il Paese rischia di perdere il controllo diretto sui flussi fisici in ingresso.

Secondo Confetra, questo comporterebbe una riduzione della capacità di monitoraggio doganale e un indebolimento del presidio sul mercato interno, con possibili effetti anche in termini di sicurezza e tracciabilità delle merci. È su questo punto che si concentra la critica più forte della Confederazione, che chiede un ripensamento della misura in favore di un coordinamento europeo più ampio. Per il settore della logistica, il problema non è tanto l'esistenza di una tassa sui piccoli pacchi, quanto la sua applicazione a livello nazionale in un mercato ormai completamente integrato.

Secondo Confetra, interventi non armonizzati rischiano di trasformarsi in vantaggi competitivi per altri hub europei, senza produrre i benefici fiscali attesi. Da qui la richiesta di un passo indietro e di una strategia condivisa a livello europeo, per evitare che ogni singolo Stato finisca per competere fiscalmente su un mercato che per definizione è già transnazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

CONFETRA TORNA A CHIEDERE L'ELIMINAZIONE DELLA TASSA DA 2 EURO SULL'E-COMMERCE

<https://www.supplychainitaly.it/2026/05/21/confetra-torna-a-chiedere-leliminazione-della-tassa-da-2-euro-sulle-commerce/>

Nel corso degli Stati Generali delle Dogane, Confetra è tornata a lanciare un allarme sulla nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che – dopo un rinvio deciso lo scorso marzo – scatterà dal prossimo 1 luglio andando a sovrapporsi ad altre analoghe misure Ue.

La confederazione, che ha anche presentato un ricorso al Tar contro l'imposta, ha nuovamente paventato il rischio che l'introduzione del contributo vada a generare uno spostamento dei traffici dall'Italia a fronte di altri aeroporti Ue, come già osservato nei primi mesi del 2026 quando era stata in vigore. Il tutto a fronte di incassi modesti e di minori controlli sulla merce. Nel dettaglio, spiega Confetra, secondo la relazione tecnica della norma la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Andrebbe però a sovrapporsi al nuovo dazio europeo di 3 € a00 spedizione in vigore da luglio (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) nonché da novembre una tariffa di gestione (handling fee), sempre europea.

Due i possibili scenari che potrebbero crearsi tra luglio e novembre, secondo la confederazione. Nel caso fosse mantenuta la tassa italiana, la Penisola perderebbe il 50% dei traffici (in linea con quanto sperimentato nei primi due mesi del 2026), portando lo Stato a incassare complessivamente da essa 51 milioni di euro e in totale 70 milioni di euro contando anche la tassa comunitaria. Nel caso in cui la misura italiana fosse eliminata, i traffici verrebbero recuperati al 100%, con un incasso di 38 milioni di euro per lo Stato derivanti dai soli dazi europei.

“Tra i due scenari – ha evidenziato il direttore generale Andrea Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire”

Un ulteriore svantaggio, nel caso in cui le merci destinate all'Italia venissero sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, sarebbe anche il venire meno della capacità di poterle controllare fisicamente. “Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo – ha concluso Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei”.

La Confederazione ha espresso apprezzamento anche per il rinvio all'1 luglio 2026 dell'entrata in vigore del contributo italiano sui 'piccoli pacchi' (di valore inferiore a 150 euro), ma al contempo preoccupazione rispetto alla possibile sovrapposizione con l'handling fee europeo, che dovrebbe entrare in vigore entro novembre.

“La misura nazionale – ha rilevato De Ruvo – dovrà essere eliminata con l'entrata in vigore del dazio Ue (pure previsto a luglio, ndr) e, ancor più, dell'handling fee europea (entro novembre, ndr), altrimenti si rischia di vanificare gli effetti di un intervento fortemente sostenuto da Confetra e di determinare un aggravio significativo dei costi per l'intero comparto logistico se le merci fino a 150 euro di valore continuassero a giungere in Italia passando da aeroporti europei non italiani, non incasseremmo nemmeno il 25% del dazio di 3 Euro che la UE ha previsto di far entrare in vigore dall'1 luglio”.



Messaggero Marittimo.it



21/05/2026

CONFETRA: “TASSA DA 2 EURO È AUTOGOL, A RISCHIO IL 50% DEI TRAFFICI”

<https://www.messaggeromarittimo.it/e-commerce-confetra-la-tassa-da-2-euro-e-un-autogol-rischio-perdita-del-50-dei-traffici/>

La nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale da 2 euro per spedizione rischia di trasformarsi, secondo gli operatori della logistica, in un “autogol” per il sistema Paese. È la posizione espressa da Confetra nel corso degli Stati Generali delle Dogane, dove è stata analizzata l'imminente entrata in vigore della misura prevista dalla Legge di Bilancio e operativa dal 1° Luglio 2026. Secondo la Confederazione, guidata nelle analisi dal Direttore Generale Andrea Cappa, l'introduzione di una tassazione nazionale su un mercato fortemente integrato a livello europeo rischia di produrre l'effetto opposto rispetto agli obiettivi dichiarati: anziché aumentare il gettito e rafforzare i controlli, potrebbe incentivare la riallocazione dei traffici verso gli hub logistici di altri Paesi dell'Unione.

Cappa ha evidenziato come i grandi operatori del cargo e dell'e-commerce potrebbero spostare i voli e le operazioni di sdoganamento verso scali come Germania, Belgio e Paesi Bassi, per poi reintrodurre le merci in Italia via gomma. Un meccanismo che, secondo Confetra, sarebbe favorito dalla natura altamente integrata della supply chain europea.

Il quadro normativo, inoltre, si complica per la sovrapposizione di misure: da Luglio 2026 è previsto anche un dazio europeo da 3 euro a spedizione, mentre da Novembre entrerà in vigore una tariffa di gestione a livello UE. In questo contesto, la tassa nazionale si aggiungerebbe agli oneri già esistenti, aumentando la pressione competitiva sugli operatori italiani.

Le simulazioni presentate da Confetra delineano due scenari alternativi. Nel primo, mantenendo la tassa italiana, si stima una perdita fino al 50% dei traffici nel periodo Luglio-Novembre 2026, con un gettito complessivo di circa 70 milioni di euro, di cui 51 milioni derivanti dalla sola misura nazionale. Nel secondo scenario, con l'eliminazione della tassa, l'Italia recupererebbe integralmente i volumi di traffico, incassando comunque circa 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

La differenza tra i due scenari, sottolinea la Confederazione, sarebbe relativamente contenuta in termini fiscali – circa 32 milioni di euro in cinque mesi – ma potenzialmente rilevante sul piano strategico, con il rischio di perdita strutturale di traffici e operatori logistici difficilmente recuperabili.

Oltre all'impatto economico diretto, Confetra richiama anche una criticità legata alla sicurezza e al controllo delle merci. La deviazione dei flussi verso altri hub europei ridurrebbe infatti la capacità di monitoraggio fisico delle spedizioni in ingresso in Italia, con possibili ricadute sulla tutela del mercato interno e sulle attività di vigilanza doganale.

Per questo, la Confederazione invita a riconsiderare la misura in favore di un approccio coordinato a livello europeo. “Senza un'armonizzazione UE – è la posizione espressa – ogni intervento nazionale rischia di tradursi in un vantaggio competitivo per gli altri Paesi e in una perdita di attrattività per il sistema logistico italiano”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

E-COMMERCE, CONFETRA: CON LA TASSA DA DUE EURO SI PERDERÀ LA METÀ DEL TRAFFICO

https://www.mobilita.news/?utm_source=RSS&utm_medium=RSS&utm_campaign=RSS&item=26631

Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci ed incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) durante gli Stati generali delle dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di bilancio, che scatterà il primo luglio 2026.

"Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali -ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa- il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati".

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di Euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion.

Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3€ a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di Euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana.

Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzerà la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di Euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari -prosegue- ballano appena 32 milioni di Euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire".

Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo -conclude Cappa- chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello Ue, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

**CONFETRA RIBADISCE L'OPPOSIZIONE ALLA TASSA ITALIANA SUI PACCHI**

<https://www.trasporto.europa.it/notizie/logistica/confetra-ribadisce-l'opposizione-alla-tassa-italiana-sui-pacchi/>

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ha lanciato un nuovo allarme durante gli Stati Generali delle Dogane sulle conseguenze della la nuova imposta sul commercio elettronico internazionale, introdotta dalla Legge di Bilancio e in vigore dal 1° luglio 2026: rischia di produrre effetti opposti a quelli dichiarati, sottraendo traffici agli scali italiani, riducendo la capacità di controllo sulle merci in ingresso e generando un gettito fiscale inferiore alle attese. Una questione già posta quando la norma sarebbe dovuta entrare in vigore, data poi rinviata proprio per le prime conseguenze subite dalla logistica italiana. Ma è stato appunto un rinvio e non un'abolizione. Il meccanismo alla base della critica di Confetra è quello della competizione tra infrastrutture aeroportuali europee. La logistica del commercio elettronico internazionale funziona attraverso grandi hub cargo interconnessi: se un Paese introduce un costo aggiuntivo sullo sdoganamento, i principali operatori hanno la possibilità concreta di dirottare i voli verso scali alternativi - Germania, Belgio e Olanda sono i candidati preferiti - e di raggiungere il mercato italiano su strada. L'imposta colpisce lo sdoganamento sul territorio nazionale, ma non può impedire che le merci destinate ai consumatori italiani vengano sdoganate altrove, evitando così il pagamento. Il risultato, secondo Confetra, sarebbe una perdita di traffico senza una corrispondente riduzione dei flussi commerciali verso il Paese. Questa dinamica non è teorica perché come abbiamo detto, nei primi due mesi del 2026, prima che l'entrata in vigore della norma venisse rinviata, l'Italia registrò un calo del 50% nei traffici di commercio elettronico gestiti attraverso i propri scali. Confetra utilizza questa evidenza empirica come base per le proprie simulazioni e come argomento centrale contro l'impianto della norma. Il quadro si complica ulteriormente se si considera il contesto europeo. A luglio 2026, infatti, entrerà in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione, il cui 25% è destinato al Paese in cui avviene lo sdoganamento. Da novembre dello stesso anno si aggiungerà una tariffa di gestione europea. Confetra ha costruito due scenari per il periodo luglio-novembre 2026, mettendo a confronto i risultati attesi con e senza l'imposta italiana. Nel primo scenario, con la tassa nazionale in vigore, l'Italia perderebbe la metà del proprio traffico di commercio elettronico. Lo Stato incasserebbe 70 milioni di euro complessivi, di cui 51 milioni derivanti dall'imposta nazionale. Nel secondo scenario, con l'eliminazione della tassa italiana, l'Italia recupererebbe la totalità dei traffici e incasserebbe comunque 38 milioni di euro, generati dai soli dazi europei. La differenza tra i due scenari, 32 milioni di euro in cinque mesi, è secondo Confetra un vantaggio economico troppo esiguo per giustificare il rischio di una perdita strutturale di clienti e infrastrutture. L'opposizione della confederazione non si ferma all'analisi del gettito. Un secondo ordine di critiche riguarda le implicazioni per la sicurezza e la tutela del mercato interno. Se le merci destinate all'Italia vengono sdoganate in altri Paesi europei, le Autorità italiane perdono la possibilità di sottoporle a ispezioni fisiche nel momento del loro ingresso nella catena distributiva. Ciò indebolisce la capacità di verificare la conformità dei prodotti alle normative vigenti, d'intercettare merci contraffatte o pericolose e di contrastare l'evasione fiscale legata a dichiarazioni di valore non veritiere. Il controllo fisico delle merci, in altre parole, è una prerogativa che dipende dal luogo dello sdoganamento: spostarlo altrove significa cedere questo strumento ad altri Paesi, senza alcuna compensazione. C'è poi una considerazione di lungo periodo che Confetra ritiene determinante. La tassa italiana, a differenza dei dazi europei che s'inseriscono in un quadro temporaneo e coordinato, non è destinata a cessare a novembre: si sovrapporrà alle tariffe europee, aggravando progressivamente il differenziale di costo tra l'Italia e gli altri Paesi dell'Unione. Quindi, se i grandi operatori del commercio elettronico sposteranno i propri flussi verso altri scali nei mesi estivi, la probabilità che vi rimangano stabilmente aumenta con il passare del tempo. La perdita di posizionamento competitivo degli aeroporti italiani potrebbe quindi consolidarsi, rendendo sempre più difficile un recupero dei volumi. La posizione di Confetra si traduce in una richiesta di sospensione della norma e di apertura a un approccio coordinato a livello europeo. L'argomentazione di fondo è che le misure fiscali applicate unilateralmente a fenomeni di natura globale, come il commercio elettronico internazionale, tendono a produrre effetti di spiazzamento piuttosto che di regolazione: non riducono i flussi, ma ne modificano i percorsi, a vantaggio dei Paesi che non intervengono. Senza un'armonizzazione tra i 27 Stati membri, ogni tassa nazionale rischia di trasformarsi in un incentivo alla delocalizzazione delle operazioni logistiche verso i vicini europei.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



21/05/2026

E-COMMERCE, L'AUTOGOL DELLA LOGISTICA ITALIANA: LA TASSA DA 2 EURO FARÀ PERDERE FINO AL 50% DEL TRAFFICO

<https://www.uominietrasporti.it/professione/logistica/e-commerce-lautogol-della-logistica-italiana-la-tassa-da-2-euro-fara-perdere-fino-al-50-del-traffico/>

Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà dal 1° luglio prossimo. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati".

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio, inoltre, entrerà in vigore un dazio europeo di 3€ a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

- Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni per la tassa italiana.
- Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzerà la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari – prosegue Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire". Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo – conclude Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello Ue, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



21/05/2026

E-COMMERCE: LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO RIDURRÀ IL TRAFFICO DEL 50%

<https://www.bitmat.it/internet/ecommerce/e-commerce-la-tassa-italiana-da-2-euro-ridurra-il-traffico-del-50/>

Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026.

"Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati".

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion.

Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3€ a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

- Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana.
- Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzerava la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari – prosegue Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire".

Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo – conclude Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

E-COMMERCE, L'ALLARME DI CONFETRA: LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO È UN AUTOGOL

<https://opinione.it/economia/2026/05/22/redazione-confetra-nuova-tassa-italiana-e-commerce-internazionale-legge-bilancio/>

La Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica lancia l'allarme. Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. Durante gli Stati generali delle dogane, la Confetra pone l'accento sulla logistica. Al centro dell'analisi figura la nuova tassaitaliana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion. Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione (il cui 25 per cento resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

1) Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50 per cento dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di euro per la tassa italiana.

2) Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzerava la tassa interna ma recupera il 100 per cento dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari – prosegue Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire". Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: "se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo – conclude Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello Ue, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

TASSA SULL'E-COMMERCE, ALLARME DI CONFETRA

<https://www.iltirreno.it/toscana/2026/05/22/news/shipping-tassa-sull-e-commerce-allarme-di-confetra-1.100872918>

E' un momento molto complicato per il trasporto, che vede traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. A lanciare l'allarme è Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, intervenuta durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi, la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il prossimo 1 luglio.

«Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – ha spiegato il direttore generale Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati».

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion.

Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3 euro a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

Nel primo, col mantenimento della tassa italiana, il Paese perde il 50% dei traffici. Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana. Nel secondo scenario, con la cancellazione della tassa, l'Italia recupererebbe, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

«Tra i due scenari – prosegue Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire».

Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario: «Se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo – conclude Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei».

CONFETRA, LA TASSA ITALIANA DA 2 EURO È UN AUTOGOL

<https://www.primomagazine.net/2026/05/confetra-la-tassa-italiana-da-2-euro-e.html>

Traffici in fuga verso gli altri scali europei, meno controlli sulla sicurezza delle merci e incassi fiscali deludenti. È questo l'allarme lanciato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi c'è la nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che scatterà il 1° luglio 2026.

"Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali - ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa - il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati".

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Tuttavia, la logistica europea è altamente integrata: se l'Italia diventa più cara, i grandi corrieri sposteranno i voli cargo in Germania, Belgio o Olanda, per poi portare le merci in Italia via camion.

Da luglio entrerà inoltre in vigore un dazio europeo di 3€ a spedizione (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) e da novembre una tariffa di gestione (handling fee) sempre europea. Confetra ha simulato due scenari per il periodo luglio-novembre 2026 per capire l'impatto di questa sovrapposizione:

Scenario 1 (Si tiene la tassa italiana): L'Italia perde il 50% dei traffici (come già sperimentato nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della norma). Lo Stato incasserebbe in totale 70 milioni di euro, di cui solo 51 milioni di Euro per la tassa italiana.

Scenario 2 (Si cancella la tassa italiana): L'Italia azzera la tassa interna ma recupera il 100% dei traffici, incassando comunque 38 milioni di euro dai soli dazi europei.

"Tra i due scenari - prosegue Cappa - ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire"

Confetra ha segnalato inoltre che il problema non è solo finanziario:

"se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente. Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo - conclude Cappa - chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

TASSA E-COMMERCE RISCHIO FUGA CARGO DALL'ITALIA

<https://transportonline.com/news/informazione/tassa-ecommerce-rischio-fuga-cargo-italia/>

Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) lancia l'allarme sulla nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale, prevista dalla Legge di Bilancio e in vigore dal 1° luglio 2026.

Secondo la Confederazione, il provvedimento rischia di provocare una forte perdita di traffici cargo per gli aeroporti italiani, favorendo altri hub logistici europei e penalizzando l'intero comparto della logistica e dei trasporti in Italia.

L'intervento è arrivato durante gli Stati Generali delle Dogane, dove il Direttore Generale di Confetra, Andrea Cappa, ha evidenziato i rischi legati all'introduzione di misure nazionali su un mercato globale come quello dell'e-commerce internazionale.

“Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – ha spiegato Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati”.

Traffici cargo verso gli altri hub europei

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa dovrebbe garantire allo Stato italiano 122,5 milioni di euro nel 2026 e circa 245 milioni di euro all'anno dal 2027.

Tuttavia, **Confetra** sottolinea come la logistica europea sia ormai fortemente integrata. Se l'Italia diventa meno competitiva sul piano dei costi, i principali operatori del trasporto merci e i grandi corrieri internazionali potrebbero trasferire i voli cargo verso Germania, Belgio e Olanda, facendo poi arrivare le merci in Italia tramite trasporto su gomma.

Uno scenario che rischia di indebolire la competitività della logistica italiana e dei principali aeroporti cargo nazionali.

Dal mese di luglio entrerà inoltre in vigore un nuovo dazio europeo da 3 euro per spedizione, mentre da novembre è prevista anche una tariffa europea di gestione delle spedizioni internazionali, la cosiddetta handling fee.

Per valutare l'impatto della sovrapposizione tra tassa italiana e misure europee, Confetra ha simulato due scenari relativi al periodo luglio-novembre 2026.

Scenario 1: mantenimento della tassa italiana

Nel primo scenario, con la conferma della tassa italiana sull'e-commerce:

- l'Italia perderebbe circa il 50% dei traffici cargo;
- lo Stato incasserebbe circa 70 milioni di euro complessivi;
- solo 51 milioni deriverebbero direttamente dalla tassa nazionale.

Secondo Confetra, si tratta di una dinamica già osservata nei primi mesi del 2026, prima del rinvio del provvedimento.

Scenario 2: eliminazione della tassa italiana

Nel secondo scenario, senza la tassa italiana:

- l'Italia recupererebbe il 100% dei traffici;
- lo Stato incasserebbe comunque circa 38 milioni di euro grazie ai soli dazi europei.

“Tra i due scenari – prosegue Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno più”.

Confetra: meno controlli sulle merci e rischi per la sicurezza

Secondo Confetra, il problema non riguarda soltanto il gettito fiscale.

Se le merci destinate all'Italia verranno sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perderà anche parte del controllo diretto sui flussi logistici e sulle operazioni doganali.

Questo comporterebbe:

- minori controlli fisici sulle merci;
- riduzione del monitoraggio dei flussi in ingresso;
- possibili criticità per sicurezza e tutela del mercato interno;
- perdita di competitività per porti e aeroporti italiani.

Per questo motivo, Confetra chiede un approccio coordinato a livello europeo.

“Senza un'armonizzazione UE – conclude Andrea Cappa – ogni tassa nazionale rischia di trasformarsi in un vantaggio competitivo per gli altri Paesi europei”.



24/05/2026

TASSA SUI PACCHI, ECCO L'INCUBO CHE CI ASPETTA A LUGLIO

<https://www.nicolaporro.it/economia-finanza/ef-economia/tassa-pacchi-extra-ue-dazio-europeo-luglio-2026/>

Dal 1° luglio scatterà la tassa sui piccoli pacchi provenienti da Paesi extraeuropei. L'esenzione doganale è abolita. Finora era prevista per le spedizioni con valore dichiarato inferiore ai 150 euro. Il Regolamento UE 2026/382 del Consiglio introduce un dazio specifico di 3 euro per articolo su tutte le importazioni di quel tipo destinate direttamente ai consumatori. La misura resterà in vigore nella sua forma attuale fino al 1° luglio 2028, data in cui scatterà il passaggio al regime ordinario: le merci acquistate tramite e-commerce saranno assoggettate all'aliquota standard del dazio, senza più distinzioni basate sul valore della spedizione.

Il volume delle micro-spedizioni dirette nel mercato europeo è raddoppiato ogni anno dal 2022, raggiungendo nel 2024 la quota di 4,6 miliardi di pacchi. Il 91% proveniva dalla Cina e due su tre risultavano sottostimati o strutturati come uno "spezzatino" in più consegne proprio per evadere le tariffe doganali. Una moltiplicazione trainata soprattutto dagli acquisti sulle piattaforme di fast fashion come Temu e Shein.

Per rispondere al fenomeno, l'Unione europea e il governo italiano hanno predisposto due misure distinte, i cui destini si incrociano proprio il 1° luglio. Per la misura europea si tratta del via ufficiale. Per quella italiana si è arrivati a questa data dopo un rinvio tecnico stabilito dal decreto Fiscale, reso necessario per consentire all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di adeguare i propri sistemi informatici. Il risultato è che dal 1° luglio sui piccoli pacchi extra-UE potrebbe gravare un doppio balzello: il dazio specifico introdotto da Bruxelles a cui si somma la tassa nazionale da 2 euro.

Dal 1° luglio 2028, concluso il periodo transitorio, tutte le merci acquistate online saranno assoggettate all'aliquota ordinaria del dazio senza distinzioni basate sul valore della spedizione. Vale la pena sottolineare un dettaglio fiscale non secondario: il dazio è inquadrato come diritto doganale (tributo A00) e concorre alla base imponibile Iva, il che significa che il costo finale per il consumatore è superiore al solo balzello nominale (in totale 3,66 euro). Per rafforzare ulteriormente i controlli, dall'1 novembre 2026 entreranno in vigore nuovi obblighi sugli identificativi di prodotto, funzionali all'analisi del rischio sulle spedizioni.

La tassa italiana è stata definita dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli come un "contributo amministrativo" (o handling fee) volto esclusivamente a coprire le spese di gestione delle pratiche. Proprio perché qualificato come mero rimborso di spese e non come diritto doganale, è stato escluso dalla base imponibile ai fini Iva.

Per capire l'impatto reale delle nuove norme vale la pena ragionare su un esempio concreto. Prendiamo un acquisto da 5 euro complessivi, IVA sul prodotto già inclusa tramite il sistema IOSS. Dal 1° luglio lo scenario cambia radicalmente a seconda della composizione dell'ordine.

Se quei 5 euro riguardano 5 tagliaunghie identici – stesso articolo, stesso codice doganale – il dazio europeo si applica una volta sola: 3 euro di dazio, più 66 centesimi di Iva sul dazio, più i 2 euro della tassa italiana. Il conto finale sale a 10,66 euro su una merce da 5: un rincaro del 113%. Già così non è poco.

Ma il caso davvero estremo si presenta con un ordine misto. Cinque oggetti diversi – un tagliaunghie, una pinzetta, una cover, un portachiavi, un adesivo – hanno cinque classificazioni doganali differenti, e il dazio europeo si moltiplica per ciascuna voce. Il risultato: 15 euro di dazio, 3,30 euro di Iva sul dazio, 2 euro di tassa italiana. Conto finale: 25,30 euro per una merce da 5, vale a dire un rincaro del 406%. La tassa italiana, per sua natura forfettaria per spedizione, rimane fissa; è il meccanismo europeo per articolo a produrre l'effetto moltiplicatore più brutale.

Dal 1° luglio 2028, quando il periodo transitorio si chiuderà e la tariffa fissa da 3 euro lascerà spazio all'aliquota ordinaria per categoria merceologica – in genere tra il 4% e il 12% – il quadro potrebbe paradossalmente alleggerirsi sui micro-acquisti di pochissimo valore. Un tagliaunghie da 1 euro paga oggi 3,66 euro di dazio fisso; domani pagherebbe una percentuale sul valore dichiarato. Ma questo scenario richiede una precisione burocratica e informatica enorme da parte delle piattaforme, che dovranno classificare correttamente ogni singolo oggetto anche se costa 50 centesimi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**CONFETRA: “INCASSI MINIMI MA TRAFFICI IN FUGA CON LA TASSA SUI PICCOLI PACCHI”**

<https://www.aircargoitally.com/confetra-incassi-minimi-ma-traffici-in-fuga-con-la-tassa-sui-piccoli-pacchi/>

Nel corso degli Stati Generali delle Dogane, Confetra è tornata a lanciare un allarme sulla nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale introdotta dalla Legge di Bilancio, che – dopo un rinvio deciso lo scorso marzo – scatterà dal prossimo 1 luglio andando a sovrapporsi ad altre analoghe misure Ue.

La confederazione, che ha anche presentato un ricorso al Tar contro l'imposta, ha nuovamente paventato il rischio che l'introduzione del contributo vada a generare uno spostamento dei traffici dall'Italia a fronte di altri aeroporti Ue, come già osservato nei primi mesi del 2026 quando era stata in vigore. Il tutto a fronte di incassi modesti e di minori controlli sulla merce. Nel dettaglio, spiega Confetra, secondo la relazione tecnica della norma la tassa dovrebbe garantire allo Stato 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni all'anno dal 2027. Andrebbe però a sovrapporsi al nuovo dazio europeo di 3 € a00 spedizione in vigore da luglio (il cui 25% resta allo Stato in cui avviene lo sdoganamento) nonché da novembre una tariffa di gestione (handling fee), sempre europea.

Due i possibili scenari che potrebbero crearsi tra luglio e novembre, secondo la confederazione. Nel caso fosse mantenuta la tassa italiana, la Penisola perderebbe il 50% dei traffici (in linea con quanto sperimentato nei primi due mesi del 2026), portando lo Stato a incassare complessivamente da essa 51 milioni di euro e in totale 70 milioni di euro contando anche la tassa comunitaria. Nel caso in cui la misura italiana fosse eliminata, i traffici verrebbero recuperati al 100%, con un incasso di 38 milioni di euro per lo Stato derivanti dai soli dazi europei.

“Tra i due scenari – ha evidenziato il direttore generale Andrea Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro. Inoltre, poiché la tassa italiana non scadrà a novembre ma si sommerà alle tariffe europee, il danno economico per le casse dello Stato peggiorerà negli anni a venire”

Un ulteriore svantaggio, nel caso in cui le merci destinate all'Italia venissero sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, sarebbe anche il venire meno della capacità di poterle controllare fisicamente. “Si riduce la possibilità di monitorare efficacemente i flussi in ingresso, con gravi impatti su sicurezza e tutela del mercato interno. Per questo – ha concluso Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei”.

La Confederazione ha espresso apprezzamento anche per il rinvio all'1 luglio 2026 dell'entrata in vigore del contributo italiano sui 'piccoli pacchi' (di valore inferiore a 150 euro), ma al contempo preoccupazione rispetto alla possibile sovrapposizione con l'handling fee europeo, che dovrebbe entrare in vigore entro novembre.

“La misura nazionale – ha rilevato De Ruvo – dovrà essere eliminata con l'entrata in vigore del dazio Ue (pure previsto a luglio, ndr) e, ancor più, dell'handling fee europea (entro novembre, ndr), altrimenti si rischia di vanificare gli effetti di un intervento fortemente sostenuto da Confetra e di determinare un aggravio significativo dei costi per l'intero comparto logistico se le merci fino a 150 euro di valore continuassero a giungere in Italia passando da aeroporti europei non italiani, non incasseremmo nemmeno il 25% del dazio di 3 Euro che la UE ha previsto di far entrare in vigore dall'1 luglio”.

CONFETRA: LA TASSA E-COMMERCE DA 2 EURO RISCHIA DI DIMEZZARE I TRAFFICI IN ITALIA

<https://www.onroadmag.com/confetra-tassa-e-commerce-da-2-euro/>

La tassa e-commerce introdotta dalla Legge di Bilancio e in vigore dal 1° luglio 2026 rischia, secondo Confetra, di produrre un effetto opposto a quello atteso: meno merci sdoganate in Italia, spostamento dei flussi verso altri Paesi europei e un ritorno fiscale giudicato modesto rispetto ai costi per il sistema logistico nazionale. L'allarme è stato rilanciato a Roma, il 21 maggio 2026, durante gli Stati Generali delle Dogane. Al centro dell'analisi della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica c'è il nuovo prelievo da 2 euro sulle spedizioni internazionali legate all'e-commerce. "Quando si introducono misure unilaterali su fenomeni globali – ha spiegato il Direttore Generale Andrea Cappa – il rischio concreto è quello di spostare i traffici altrove, senza raggiungere gli obiettivi dichiarati". Per Confetra, in un mercato logistico europeo ormai integrato, un aumento dei costi localizzato sull'Italia può spingere i grandi corrieri a riorganizzare le rotte, trasferendo i voli cargo verso Germania, Belgio o Olanda e facendo poi arrivare le merci sul territorio italiano via camion.

Secondo la relazione tecnica della norma, la tassa e-commerce dovrebbe generare 122,5 milioni di euro nel 2026 e 245 milioni l'anno dal 2027. Confetra, però, mette in discussione queste previsioni alla luce delle misure europee in arrivo nei mesi successivi. Da luglio scatterà infatti anche un dazio Ue da 3 euro per spedizione, del quale il 25% resterà allo Stato in cui avviene lo sdoganamento; da novembre è inoltre prevista una handling fee europea. Su questa base, l'associazione ha elaborato due ipotesi per il periodo luglio-novembre 2026. Nel primo scenario, con la tassa e-commerce italiana confermata, il Paese perderebbe il 50% dei traffici, come già avvenuto, secondo Confetra, nei primi due mesi del 2026 prima del rinvio della misura. In questo caso, l'incasso complessivo sarebbe di 70 milioni di euro, di cui 51 milioni legati alla sola imposta nazionale. Nel secondo scenario, senza il tributo interno ma con il pieno recupero dei flussi, l'Italia incasserebbe 38 milioni di euro soltanto dai dazi europei. "Tra i due scenari – prosegue Cappa – ballano appena 32 milioni di euro in cinque mesi. Un vantaggio economico minimo per lo Stato, a fronte del rischio enorme di perdere clienti che non torneranno mai più indietro".

Per Confetra, il nodo non riguarda soltanto il gettito. Se le spedizioni destinate al mercato italiano atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi Ue per evitare la tassa e-commerce, l'Italia perde anche la possibilità di effettuare direttamente i controlli fisici sulle merci in ingresso. Questo, secondo la Confederazione, ridurrebbe la capacità di monitorare i flussi e inciderebbe sulla tutela del mercato interno. Il quadro, aggiunge l'associazione, può peggiorare ulteriormente perché il prelievo nazionale non cesserebbe con l'arrivo delle misure europee di novembre, ma si sommerebbe a esse. "Il problema non è solo finanziario: se le merci destinate all'Italia atterrano e vengono sdoganate in altri Paesi europei per evitare la tassa italiana, il nostro Paese perde il potere di controllarle fisicamente". Da qui la richiesta finale di Confetra: ritirare la misura e puntare su un coordinamento a livello europeo. "Per questo – conclude Cappa – chiediamo un passo indietro e un approccio coordinato. Senza un'armonizzazione a livello UE, ogni tassa nazionale si trasforma solo in un regalo competitivo ai nostri vicini europei".

ALLARME TASSA DA 2 EURO SULL'E-COMMERCE

<https://www.epochtimes.it/allarme-tassa-da-2-euro-sulle-commerce-216266.html>

Confetra lancia l'allarme sulla nuova tassa italiana sull'e-commerce internazionale prevista dal 1 luglio 2026. Secondo la Confederazione dei trasporti e della logistica, il contributo da 2 euro per spedizione rischia di trasformarsi in un autogol per il sistema italiano, favorendo gli hub europei concorrenti e riducendo i controlli sulle merci in ingresso. Secondo le stime presentate da Confetra, mantenendo la tassa italiana il Paese rischierebbe di perdere fino al 50 per cento dei traffici e di incassare circa 70 milioni di euro nei primi cinque mesi, di cui 51 derivanti dalla nuova imposta. Senza il contributo nazionale, invece, l'Italia conserverebbe integralmente i flussi logistici e otterrebbe comunque circa 38 milioni grazie ai soli dazi europei. Se lo sdoganamento avviene all'estero, l'Italia perderebbe la possibilità di effettuare controlli diretti sulle merci, con possibili conseguenze sulla tutela del mercato interno e sul monitoraggio dei flussi commerciali. Confetra teme inoltre che il problema possa aggravarsi da novembre, quando entreranno in vigore anche le nuove tariffe europee sulle spedizioni e-commerce, aumentando ulteriormente i costi per gli operatori.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile