



Roma, 7 maggio 2024

Circolare n. 108/2024

Oggetto: Attività confederale – Elezioni europee 2024 – Manifesto 2024 per una nuova Europa.

Il Presidente Confetra De Ruvo in vista delle prossime consultazioni europee ha sottoposto a tutti gli schieramenti impegnati in campagna elettorale il “*Manifesto 2024 per una nuova Europa*” e lo ha altresì presentato in una conferenza stampa.

Con questo documento Confetra articola una serie di proposte volte al rafforzamento della dimensione europea del settore della logistica ed affronta i temi chiave per le imprese della filiera quali autotrasporto, trasporto ferroviario, trasporto marittimo, trasporto aereo, riforma doganale, barriera alpina e decarbonizzazione.

Cristiana Marrone
Responsabile di Area

Allegati due
CM/cm

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.



confetra

MANIFESTO 2024

PER UNA NUOVA EUROPA

PREMESSA

Le **elezioni del nuovo Parlamento europeo**, che daranno l'avvio al rinnovo di tutte le cariche istituzionali dell'Unione europea, si terranno in una **congiuntura densa di incertezze e criticità**.

A **livello internazionale**, i teatri di guerra si moltiplicano e la tensione non sembra scemare dall'Ucraina alla Palestina, dal Mar Rosso a Taiwan. A **livello europeo**, l'incertezza e i rischi di revisione al ribasso delle prospettive economiche negli ultimi mesi sono aumentati, per il timore di interruzione degli approvvigionamenti, per l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione.

Le previsioni confermano una **crescita debole**, per i problemi di adattamento di imprese, di famiglie e di finanze pubbliche a fronte di tassi di interesse ancora elevati, di un'espansione contenuta degli scambi internazionali, della percezione di forte aumento delle difficoltà sociali e della povertà.

In questo contesto, **il rinnovo delle Istituzioni europee deve diventare l'occasione per una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione**.

La **CONFETRA**, con questo "**Manifesto 2024 per una nuova Europa**", vuole porsi come voce e guida di questo percorso, chiamando all'azione gli attuali e i futuri decisori politici e a collaborare alla costruzione di un'Unione europea a misura di cittadini e imprese.

1. LA PRIORITÀ DI UNA VISIONE LOGISTICA EUROPEA E NAZIONALE

Dopo la crisi determinata dalla pandemia e la successiva invasione russa dell'Ucraina, con l'esplosione della conflittualità nel Medio Oriente **la catena logistica si è trovata ancora una volta davanti ad uno shock inatteso**, che sta avendo conseguenze negative sui traffici.

Sussiste ormai un tema di "**fragilità logistica**" europea che va affrontata e posta al centro della nuova agenda politica europea, insieme ad una **visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci**, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica.

2. IL TRASPORTO MARITTIMO

L'**attuale limitata accessibilità del Canale di Suez** sta modificando assetti e modalità del trasporto marittimo e delle attività logistiche e di servizio connesse. La **crisi nel Mar Rosso** rischia innanzitutto di **marginalizzare i porti del Mediterraneo, a cominciare da quelli italiani**; la persistenza della crisi **può generare cambiamenti strutturali nella nostra logistica e in quella europea** e modificare gli assetti produttivi attraverso fenomeni di *backshoring* e di regionalizzazione degli scambi.

Il ruolo dell'Europa risulta quindi determinante per allentare le tensioni geopolitiche in atto, ma allo stesso tempo deve **promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti**, in particolare sotto il profilo amministrativo e doganale, e quello della **sostenibilità su basi più verosimili e perseguibili**, rispetto ad un settore fortemente *hard to abate*.

In tale contesto, è positiva **la scelta della Commissione di chiudere l'esperienza del regolamento Consortia Block Exemption Regulation – CBER**, ma restano **altri strumenti su cui è necessario vigilare per evitare limitazioni alla concorrenza nella loro applicazione a livello nazionale**.

3. IL TRASPORTO AEREO

Nel breve periodo, **l'aviotrasporto potrebbe effettivamente rappresentare l'alternativa meno problematica**, ma relativamente **più costosa**, al mantenimento delle catene di approvvigionamento di beni ad alto valore aggiunto, **anche se limitata nei suoi volumi**. Il trasporto aereo di merci ha intrapreso un percorso di ripresa, ma nel medio-lungo periodo **il rischio è, comunque, un aumento graduale dei prezzi**.

In un simile scenario, l'Unione deve svolgere un ruolo teso a **semplificare le procedure doganali** e a **promuovere adeguamenti infrastrutturali e interventi a sostegno della competitività dei propri scali aeroportuali**, nei quali si registrano ancora tempi elevati di lavorazione delle merci in transito. Ciò consentirebbe una **pianificazione di rilancio del cargo aereo**, a cominciare dall'Italia.

In quest'ambito, anch'esso *hard to abate*, **va rivista la politica di decarbonizzazione** e di adeguamento tecnologico, allineandola su obiettivi effettivamente più raggiungibili ed a costi più contenuti.

4. I TRASPORTI STRADALI E FERROVIARI

Sul **sistema infrastrutturale stradale** peggiora la **congestione** e **l'infrastruttura ferroviaria** sembra **destinata** per diversi anni a **ridurre il suo peso sul bilancio modale**. Nel complesso, **il trasporto terrestre risulta inadeguato a fronteggiare una domanda crescente** e presenta rilevanti problemi di capacità, cui si aggiungono la **manca di autisti e operatori**.

Sul **trasporto stradale di merci** pesano attualmente i **costi elevati di sostituzione dei veicoli** con mezzi a zero o a basse emissioni e gli **incentivi messi in campo dai vari Stati membri** per sostenere il cambiamento sono **molto bassi e limitati in Italia** e molto più consistenti e generalizzati negli altri Paesi UE.

Anche **nel ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi e delle alimentazioni delle trazioni**, ma **ben più rilevante è il nodo infrastrutturale**, sul quale NGEU potrà fornire una leva decisiva nel medio-lungo termine. **Vanno però adottate misure compensative all'attuazione degli investimenti del PNRR**, per ovviare ai **maggiori costi di esercizio** prodotti dalla riduzione o dagli allungamenti delle tratte ferroviarie generati dai cantieri, e **salvaguardate le misure di sostegno al rinnovo del materiale rotabile**.

A sostegno della transizione energetica, va recuperata **una politica europea di coordinamento** dei vari Partner UE **in tema di aiuti di Stato** e liberate risorse dei bilanci pubblici con politiche più equilibrate in tema di controllo dei disavanzi. L'obiettivo deve necessariamente essere anche quello di **evitare distorsioni competitive nelle politiche di decarbonizzazione**.

5. LA BARRIERA ALPINA. INTERESSE NAZIONALE PRIORITARIO E STRATEGICO NEL CONTESTO EUROPEO

Le **interruzioni** prodotte da **incidenti ed eventi dannosi** lungo l'arco alpino, così come le **limitazioni di transito imposte unilateralmente dall'Austria sull'autostrada del Brennero**, determinano strozzature e ostacoli alla circolazione dei camion a fronte di una limitata alternativa ferroviaria. I ritardi significativi nei tempi di transito delle merci stanno alimentando uno **shift modale "inverso"**, dalla ferrovia alla strada, vanificando gli sforzi fatti per incentivare il trasporto intermodale.

Le criticità del sistema dei valichi alpini sono connesse alla **"fragilità" di infrastrutture in gran parte vetuste e complessivamente insufficienti per i traffici attuali**, che attendono da **ben trent'anni il Frejus e il Brennero**.

I valichi alpini rappresentano **una vera e propria “barriera” per l’Italia**, che deve uscire dalla logica “settoriale” o “bilaterale” e diventare **una questione di interesse strategico europeo**, da affrontare ai **più alti livelli**.

È quindi **essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano**, che gestisca le situazioni di emergenza e quelle programmate per interventi di **manutenzione ordinaria e straordinaria**.

6. LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

Nei trasporti e nella logistica, **la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici** della transizione. Gli obiettivi di decarbonizzazione sui vari settori e l’estensione dell’ETS e del suo sistema *cap&trade* hanno generato un **quadro regolatorio europeo** che deve affrontare un **tema logistico e tecnologico di difficile soluzione**, centrato sulla **disponibilità di combustibili e vettori energetici a basse e zero emissioni** e su tempistiche estremamente differenziate e onerose.

Nel **trasporto stradale e non solo**, la decarbonizzazione si sta costruendo con una **preferenza praticamente esclusiva per l’energia elettrica**, a fronte di *e-fuel* e *bio-fuel* che entrambi permetterebbero di continuare a **produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035**, limitando i possibili danni economici anche al settore *automotive*.

Il **tema della decarbonizzazione va quindi profondamente ripensato**, per evitare costi sociali ed economici insostenibili e non adeguatamente valutati ex ante. Va **assolutamente recuperato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”**, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici e, infine, **vanno reperite le risorse necessarie** per affrontare in modo equilibrato la transizione.

La **Commissione dovrà in futuro portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e verificate**, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze e le **filieri industriali e logistiche** interessate, adottando metodologie e incaricando Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti.

7. LA RIFORMA DOGANALE

La proposta della Commissione sulla riforma del **Codice Doganale dell’UE** introduce un **nuovo sistema multilivello di operatori economici accreditati**, i.c.d. Trust&Check Trader, e **una nuova piattaforma IT, l’EU DataHub**, per presentare le informazioni alle autorità doganali in sostituzione degli oltre centodieci sistemi IT correlati alle dogane attualmente in uso in Europa. Il Parlamento europeo, poi, propone una serie di modifiche che riducono ulteriormente i tempi sui beni da spedire nell’UE. Restano **forti dubbi sulla capacità delle PMI di adeguarvisi; sono quindi necessarie misure incentivanti e promozionali**.

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

8. LA REVISIONE DELLA DIRETTIVA SUL TRASPORTO COMBINATO DI MERCI TRA STATI MEMBRI

La Commissione ha presentato un **nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato a novembre 2023**, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. La nuova proposta pone l'obiettivo di **ridurre i costi esterni del 40%** rispetto a un'operazione pura di trasporto merci su strada e adotta **nuove ma incerte definizioni di trasporto intermodale e combinato**. La sua entrata in funzione viene **direttamente connessa alla piattaforma elettronica per le informazioni sul trasporto merci (eFTI)**, ma senza verificarne l'allineamento. Il trasporto combinato viene posto nell'ambito di **quadri di politica nazionale**, che dovranno **garantire una riduzione complessiva di almeno il 10% dei costi totali delle operazioni** di trasporto combinato, ma senza precisarne i dettagli tecnici sul metodo di calcolo.

La proposta di **direttiva sul trasporto combinato va quindi ricontestualizzata** con una **riflessione sull'efficientamento logistico europeo**, tenendo **in debita considerazione tutte le variabili coinvolte** (costi, sistemi di tariffazione, volumi di traffico effettivi, dotazione infrastrutturale e finanziaria di partenza).

9. IL NUOVO REGOLAMENTO SULLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI

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

Il Meccanismo per collegare l'Europa, la **c.d. *Connecting Europe Facility* – CEF** ha una **dotazione irrisoria rispetto ai fabbisogni reali** e, ad ogni negoziato sul Bilancio pluriennale dell'UE (QFP), è **sottoposta al rischio di tagli e aggiustamenti a vantaggio di altri strumenti** ritenuti più meritevoli per opportunità o congiunture politiche. Dopo ***Next Generation EU***, con la sua ***Recovery and Resilience Facility*** legata ai Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, **una parentesi positiva** non esclusivamente dedicata all'infrastrutturazione logistica, si dovrà affrontare con decisione il tema.

10. UNA VISIONE LOGISTICA INTEGRATA TRA REGOLAZIONE E INFRASTRUTTURE: UN NUOVO "LIBRO BIANCO"

Va assolutamente lanciata **una politica europea dei trasporti logisticamente integrata, superando l'approccio per singola modalità** finora prevalentemente seguito e **l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi, impostati secondo una logica a silos** delle varie competenze coinvolte. Va assolutamente lanciato un nuovo **"Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica"**.

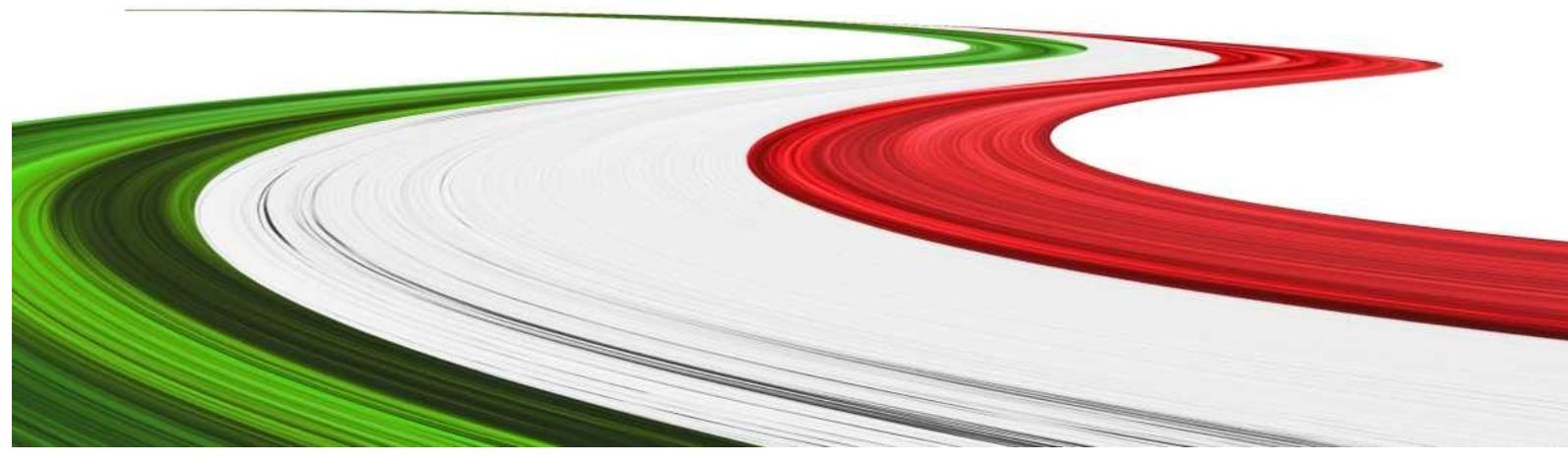
Il prossimo ciclo istituzionale dovrà **riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari**, in modo da **dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa** che meritano, e rivedere il **meccanismo degli atti delegati e di esecuzione**, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione.

In futuro, **la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate**, attraverso una metodologia di calcolo e pesi ponderati, e **Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti**, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica.

L'Italia, in particolare, deve investire di più sul progetto europeo, scegliendo con cura la futura classe dirigente chiamata a rappresentarla nelle istituzioni a Bruxelles, coltivando una generazione di funzionari europei consapevoli non solo delle criticità, ma soprattutto del potenziale del Paese.



Per promuovere imprese libere, competitive, innovative e sostenibili





confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Manifesto 2024 per una nuova Europa

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

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

Confetra, manifesto 2024 per una politica Ue dei trasporti

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

Trasporti: Confetra propone un Manifesto per l'agenda europea

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

Trasporti: Confetra propone Manifesto 2024 per politica Ue

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

Trasporti: Confetra propone Manifesto 2024 per politica Ue

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

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

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

Trasporti: Confetra lancia Manifesto per politica europea integrazione logistica

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

Trasporti: Confetra lancia Manifesto per politica europea integrazione logistica

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

Trasporti: Confetra lancia Manifesto per politica europea integrazione logistica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TRASPORTI. CONFETRA LANCIA 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA INTEGRATA

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

TRASPORTI. CONFETRA LANCIAMANO 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA INTEGRATA

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

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

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

TRASPORTI. CONFETRA LANCIA 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA INTEGRATA

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

TRASPORTI. CONFETRA LANCIA 'MANIFESTO' EUROPEO PER LOGISTICA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ferpress

AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA
<https://www.ferpress.it>

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

Author : com

Date : 17 Aprile 2024

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

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

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

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

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

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

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

Ferpress

AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA

<https://www.ferpress.it>

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Logistica

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

Flavia Landolfi

ROMA

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

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

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

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

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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere della Sera Giovedì 18 Aprile 2024

ECONOMIA/MERCATI FINANZIARI | 49

Piazza Affari

Giacomo Ferrari

Corrono Pop Sondrio e Bper Arretrano Leonardo e Prysmian

A differenza di Wall Street, che ha aperto debole, le Borse del Vecchio Continente hanno recuperato le perdite della vigilia, spinte dai dati sull'inflazione europea che confermano la prospettiva di un calo dei tassi a giugno. A Piazza Affari a trascinare al rialzo il Pse-Mib (+0,79%) sono stati soprattutto i titoli bancari, guidati da Popolare Sondrio (+5,79%) e Bper (+3,79%) sui quali Deutsche Bank ha alzato i target price, rispettivamente a 7,3 e 4,7 euro. Bene inoltre DiaSorin (+3,66%) e Mondadori (+3,59%) dopo i comi della francese Imv e di Adidas. Hanno perso terreno, invece, Leonardo (-1,88%) e Prysmian (-1,5%). Ribassi anche per Amplifon (-0,93%) e Inerpump (-0,92%).

Sussurri & Grida

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

Sono 2,1 milioni i lavoratori occupati nelle imprese dei settori trainanti del Made in Italy (abbigliamento, automotive, alimentare e arredamento) che generano 45,4 miliardi di euro di fatturato, 105,5 miliardi di valore aggiunto e 105,4 miliardi di esport sul totale di 450 di tutti i settori del Made in Italy. È quanto emerge da un'indagine realizzata da Unioncamere con Assocamertrans e la rete delle Camere di Commercio italiane all'estero.

Enav, contratto con le Isole Fiji

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

Labomar, sale la marginalità

Cresce il fatturato di Labomar a 103,5 miliardi di euro (+12,8 punti rispetto al 2023). L'azienda della nutracosmetica, incrementa anche la marginalità del 41,6%, con un Ebitda Adjusted di 19,35 miliardi.



Maire, cedola a 0,197 per azione

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

Generali, il premio Geo Awards

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

Trasporti, libro bianco europeo

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

Lanati, vicepresidente Biotech

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

Sciaccia entra in Broletto

Broletto Corporate Advisory si rafforza con l'ingresso di Rosario Sciaccia in qualità di partner. La nomina determina l'ingresso nel settore dei Capital Markets Advisory.

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

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

Gualdani e Gorlani in Mip Sgr

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

BORSA ITALIANA

Table with columns: TITOLO, VALORE, VAR. ABS., VAR. PERC., etc. for various Italian stocks like IRI, Eni, Enel, etc.

Quote dei titoli in dotazione nella QUORA Colgate (Italy), nel comparto QUORA CR al numero 45747. Conto IS per ogni SAGS rilevato. Info: www.colgate.it/italy

Table with columns: TITOLO, VALORE, VAR. ABS., VAR. PERC., etc. for various international stocks like Apple, Microsoft, Amazon, etc.

BORSE ESTERE

Table with columns: TITOLO, VALORE, VAR. ABS., VAR. PERC., etc. for various foreign stocks like Nikkei, Dax, Hang Seng, etc.

BORSE ESTERE

Table with columns: TITOLO, VALORE, VAR. ABS., VAR. PERC., etc. for various foreign stocks like Nikkei, Dax, Hang Seng, etc.

BOLAFFI METALLI PREZIOSI Oro da investimento, monete e lingotti. LINGOTTO 100 GRAMMI ACQUISTO € 7.081,48 VENDITA € 7.515,04

Table with columns: ROT, Mercato azionario, Oro, Euro, Tasso, etc. for various market indicators.

IL MANIFESTO DI CONFETRA

Su logistica e trasporti servono politiche più integrate in Europa

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

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

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

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

(P.Pit.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confetra: «La logistica conti di più in Europa»**Confetra: «La logistica conti di più in Europa» | Uomini e Trasporti**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18/04/24, 11:01

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



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

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



Ascolta



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

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

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

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

1/10

18/04/24, 11:01

Confetra lancia il 'Manifesto 2024' per una politica europea dei trasporti e della logistica integrata - Messaggero Marittimo dai valichi alpini alla questione doganale, ma anche il tema della decarbonizzazione e poi un focus sul nuovo testo relativo alla direttiva sul trasporto combinato di merci tra gli Stati membri e sul Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti: all'interno del Manifesto presentato da Confetra ci sono i principali nodi di un settore che è strategico per l'Europa: il comparto della logistica e del trasporto merci in Italia, infatti, conta oltre 81.000 imprese e circa 1 milione di addetti per un fatturato complessivo di circa 140 miliardi di euro che rappresenta l'8% del PIL italiano.

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

2/10

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

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



CONDIVIDI L'ARTICOLO



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

3/10

Mediterraneo e barriera alpina tra le priorità di Confetra in Europa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**TRASPORTI: CONFETRA PROPONE UN MANIFESTO PER L'AGENDA EUROPEA****[Trasporti: Confetra propone un Manifesto per l'agenda europea - Borsa Italiana](#)**

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

Confetra presents 2024 manifesto to improve transport and logistics in Europe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

di Marco Valentini

Roma - La marginalità riservata alla logistica nell'agenda europea - nonostante rappresenti la spina dorsale del sistema economico - la volontà di dare un contributo affinché il nuovo assetto istituzionale comunitario, che emergerà dopo le elezioni del prossimo giugno, abbia un approccio più concreto e realista ai grandi temi che riguardano il mondo dei trasporti e, infine, il delicato periodo caratterizzato da crisi internazionali che rischiano di minare lo sviluppo e la crescita nel Vecchio Continente. Sono questi i principali motivi che hanno spinto Confetra a presentare il "Manifesto 2024 - Per una nuova Europa", un "Libro bianco" attraverso il quale la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica si propone di porre all'attenzione dei futuri decisori politici i principali nodi da risolvere per rilanciare il settore.

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

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

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

"In altri - ha proseguito De Ruvo - le scelte sono state anche giuste in principio, ma velleitarie nella maniera in cui sono state proposte. Ad esempio la visione anche ossessiva dell'importanza del ferroviario e dell'elettrico, pur sapendo che, da una parte sono necessari grandi investimenti e lunghi tempi di adeguamento, dall'altra che i mezzi elettrici sono prodotti in gran parte in modo non sostenibile, spesso non in Europa, e che non sono ancora disponibili su larga scala per le lunghe percorrenze". Entrando nel merito della mancanza di coordinamento, il numero uno di Confetra ha rilevato che spesso le istituzioni comunitarie procedono seguendo una logica a compartimenti stagni, non tenendo conto l'una dell'agire dell'altra. "Esempio lampante è quello del dossier sul trasporto combinato, riguardo al quale già nella prima lettura al Consiglio sono emerse varie contraddizioni. Una tra tutte è nella parte relativa agli aiuti di Stato, che non potrà essere sfruttata perché è una materia di esclusiva competenza della Direzione generale della Concorrenza, che l'ha ritenuta non prioritaria. Quindi, questa proposta legislativa rischia di nascere monca perché gli mancherà un pezzo fondamentale che non sarà normato", ha spiegato De Ruvo.

"Inoltre, manca una visione che consideri le modalità di trasporto collegate e integrate tra loro. Ad esempio il regolamento sulla rete transeuropea TEN-T non tiene conto del sistema logistico, non prevede una governance con poteri effettivi (e questo problema lo stiamo riscontrando molto sulla questione valichi alpini) e non considera lo stato dell'arte della capacità ferroviaria e stradale e del sistema doganale. Questa sciatteria ha un costo per le imprese perché, come sempre, l'incertezza giuridica produce contenziosi".

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

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

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

"Per quanto riguarda i valichi alpini, assistiamo continuamente a interruzioni dovute a incidenti, a frane, ai lavori, alle limitazioni di traffico e a chiusure decise in modo unilaterale, come avviene al Brennero. Fino ad oggi la questione è stata affrontata come se fosse un problema settoriale dei camionisti e delle loro rappresentanze. In realtà, basta un numero per far comprendere che questo è un problema per tutto il sistema produttivo italiano: il 30% del nostro interscambio (che in totale è di circa 1.300 miliardi di euro) passa attraverso i valichi alpini. Quindi, la competitività di tutto il Made in Italy dipende dal loro corretto funzionamento. A livello europeo, poi, c'è stato un atteggiamento 'ponziopilatesco', poiché è stato detto a Germania, Italia e Austria di sbrigare la faccenda tra loro. Non è accettabile. Questo divieto mette in ginocchio un Corridoio europeo, che è finanziato con i soldi di tutti i contribuenti europei ed è particolarmente strategico", ha sottolineato il Presidente di Confetra. Se le Alpi, invece di rappresentare una cerniera, si configurano come una barriera invalicabile per i flussi delle merci, certamente tutto il sistema Paese va in sofferenza. E la tempesta rischia di diventare perfetta con il persistere delle tensioni nel Mar Rosso, che rischiano di strozzare ancora di più i traffici da e verso l'Italia. Ed è anche per questo che la centralità del Mare Nostrum assume un valore ancora più strategico in questo particolare momento di crisi internazionale. "Le azioni degli Houthi stanno obbligando le navi a circumnavigare l'Africa e rendendo oggettivamente periferico il Mediterraneo, che in questo momento è marginalizzato. L'inaccessibilità di Suez, sommata ai problemi nel Mar Nero e nel Canale di Panama, rischia di avere un effetto domino sulle catene del valore dal primo miglio fino al consumatore finale", ha avvertito De Ruvo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Confetra indica le sue tre priorità in vista delle elezioni europee

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

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

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

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

Manifesto 2024 Per una nuova Europa

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

Interviene Carlo de Ruvo (Presidente Confetra).

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

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

Tra gli argomenti discussi: Trasporti.

La registrazione video della conferenza stampa dura 39 minuti.

La conferenza stampa è disponibile anche nel solo formato audio.

Confetra lancia il Manifesto 2024 per una Politica Europea dei Trasporti

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

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

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

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

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