

---

Shipping Italy

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Fragilità logistica europea e nazionale da porre al centro dell’agenda politica”

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 1st, 2025

**Questo contenuto fa parte dei contributi pubblicati all’interno dell’inserito speciale**

**“Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2024**

*Contributo a cura di Carlo De Ruvo \**

*\* presidente Confetra*

L’attuale momento storico, caratterizzato da andamenti economici e settoriali stagnanti, richiede una costante attenzione alle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, ma che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni.

Da sempre, ma ancor più in questi anni, stiamo però subendo gli effetti di fenomeni sistemici, che hanno cambiato e continuano a cambiare la geografia economica mondiale, con impatti che si propagano in modo diffuso e spesso rilevante in alcuni ambiti politici, economici, sociali e territoriali. I cambiamenti sulle catene del valore sono ancora lenti e non presentano ancora rilevanti evidenze, ma alcuni fatti stanno già avvenendo e bisogna considerarli, come la maggiore resilienza delle catene di approvvigionamento, la rilocalizzazione della produzione, la riduzione delle dipendenze strategiche, il rilancio della politica industriale, la ricerca di nuovi e più sicuri partenariati economici, ma anche maggiori restrizioni commerciali, che possono degenerare verso una vera e propria guerra dei dazi, acuita dai possibili effetti delle recenti elezioni presidenziali negli USA.

È poi emerso un tema rilevante di “fragilità logistica” europea e nazionale, che va affrontata e posta al centro dell’agenda politica. Il nostro sistema infrastrutturale risente di una ridotta resilienza e richiede importanti programmi di manutenzione straordinaria e rinnovo, in parte già in corso grazie ai finanziamenti dei fondi del PNRR e delle TEN-T e della programmazione europea e

nazionale. I lavori però possono avere un impatto negativo nel breve termine, come nel ferroviario, ma vanno sempre visti come investimenti per il futuro, la cui realizzazione deve prevedere anche misure transitorie compensative dei costi sopportati dalle imprese.

Ciò premesso, Confetra ha quindi seguito con particolare attenzione una serie di temi rilevanti, sui quali si è confrontata con le istituzioni, ottenendo risultati apprezzabili anche a livello europeo, nel confronto con l'Europarlamento e il Consiglio dell'UE.

Concentrandosi sulle questioni nazionali, gli eventi degli ultimi anni sembra stiano cambiando gli attuali equilibri portuali mediterranei, con incrementi sensibili della movimentazione transoceanica nel sistema occidentale e decrementi in quello orientale, in parte compensato da un aumento in quest'area dei traffici RO-RO. Questo riallineamento potrebbe indurre anche ad un cambiamento strutturale rilevante, con implicazioni sulla specializzazione del nostro sistema portuale, da considerare in funzione di riassetti delle catene logistiche del nostro sistema produttivo. Nei confronti di questi potenziali riassetti, il rilancio della competitività della portualità nazionale dovrebbe trovare rispondenza nella sua più volte annunciata e rinviata riforma, sulla quale Confetra si è espressa da tempo su priorità di intervento e criticità da sanare puntando, in particolare, a recuperare una rafforzata competenza centrale pubblica, per guidare l'assestamento e lo sviluppo dell'insieme del sistema portuale nazionale.

Grande attenzione è stata dedicata alla recente riforma doganale, che Confetra ha seguito sin dall'inizio, ma la cui attuazione preoccupa molto, per gli effetti del tutto indesiderati sul nostro commercio internazionale e sulle imprese doganali e di spedizione, in particolare per quanto riguarda il nuovo sistema sanzionatorio e la qualificazione dell'IVA come diritto di confine. Confetra auspica che quanto prima vengano adottati dei correttivi già segnalati al MEF, col quale si è instaurato un clima positivo di collaborazione e di dialogo.

Il trasporto del cargo aereo è in crescita, ma può svilupparsi ulteriormente, promosso e sostenuto da una chiara regia nazionale attraverso il Piano Nazionale Aeroporti (PNA), in corso di elaborazione ai cui lavori Confetra e le sue associazioni di settore hanno offerto il loro positivo contributo.

Particolarmente caldo è poi il tema delle competenze e relative contribuzioni delle Authority, che va assolutamente chiarito, perché le aziende hanno bisogno di un quadro di riferimento corretto e condivisibile, affrontando anche il tema del controllo sui bilanci di ART e AGCOM.

Confetra sta dedicando grande attenzione anche all'evolversi del cargo ferroviario, che sta vivendo una fase di crisi profonda, che necessita di interventi di sostegno. Il vero nodo resta però quello infrastrutturale: larga parte dell'attuale dotazione va ancora adeguata agli standard europei in tema di tratte e terminal. Resta poi da sviluppare l'integrazione modale con reti stradali, porti, aeroporti, interporti e aree urbane e metropolitane, ancora in larga parte insufficiente, come pure l'integrazione alle TEN-T e la digitalizzazione del trasporto tra reti e operatori.

La forte crescita dell'e-commerce sta, inoltre, contribuendo a modificare le catene logistiche, con rilevanti impatti anche negativi sulle città. In Italia non si è ancora riusciti ad impostare una progettazione razionale ed efficiente del tema e ad adottare linee guida nazionali da attuare nelle diverse aree urbane in modo possibilmente omogeneo, senza saltare il confronto e la consultazione con le rappresentanze di categoria, tema su cui Confetra è da sempre impegnata.

Infine, un accenno ai temi della legalità e della contrattazione, svolti insieme alle altre

rappresentanze datoriali con risultati positivi e apprezzabili, con l'introduzione della reverse charge nei contratti d'appalto nella logistica ed il positivo e tempestivo rinnovo del CCNL del comparto.

Da quanto qui sintetizzato, il 2024 è stato un anno intenso di attività; resta ancora tanto da fare, ma Confetra continuerà a svolgere il proprio ruolo fondamentale di rappresentanza, per migliorare e sviluppare la logistica, il trasporto delle merci e le spedizioni e contribuire appieno alla competitività economica del nostro paese.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, January 1st, 2025 at 7:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.