

N. 01

Marzo 2026

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



MARZO 2026 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/L1/000

DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti

FOLLOW US



Edizioni commerciali e marittime srl  
Livorno, Piazza Cavour 12  
Direzione, Amministrazione e Pubblicità  
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it  
abbonamenti@messengeromarittimo.it



**confetra**  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# 80 anni di CONFETRA



“Da ottant’anni muoviamo l’economia italiana”. Con queste parole Carlo De Ruvo, presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha aperto l’Assemblea pubblica che ne celebra l’anniversario, sintetizzando in una frase il senso di una storia imprenditoriale e associativa intrecciata con quella del Paese. “Ottant’anni in movimento, una storia che guarda al futuro” è, infatti, il titolo scelto per una ricorrenza che non è soltanto celebrativa, ma anche e soprattutto programmatica. Senza logistica, trasporti e spedizioni, l’Italia si fermerebbe. Un’affermazione che trova riscontro nei numeri: il comparto vale circa il 9% del Pil e occupa oltre un milione di persone, rappresentando una leva decisiva per la competitività delle imprese e per la proiezione in ambito internazionale del sistema produttivo italiano.

Il nostro sistema logistico, pur fra criticità strutturali e congiunturali, garantisce ogni giorno la circolazione delle merci a costi competitivi grazie all’impegno delle imprese e al lavoro lungo l’intera filiera. “Il sistema funziona, ma può migliorare solo con un lavoro condiviso e con regole più chiare”, è stato il messaggio rivolto alle istituzioni.

Tra i temi al centro del confronto troviamo gli investimenti infrastrutturali e il completamento delle grandi opere, considerati essenziali per rafforzare i collegamenti ferroviari e stradali, per migliorare l'accessibilità portuale e per sostenere la competitività, anche in un contesto di costi energetici elevati. Occorre assicurare spazio anche al cargo aereo, sempre più strategico per le merci ad alto valore, incrementando gli hub di Milano Malpensa e Roma Fiumicino. Per far ciò sono necessari investimenti mirati e una forte spinta alla digitalizzazione, anche alla luce del Piano Nazionale Aeroporti.

Sul fronte portuale, Confetra segue con attenzione il percorso di riforma, condividendo l'obiettivo di semplificazione, ma sottolineando l'esigenza di preservare l'autonomia delle Autorità di Sistema portuale e la natura pubblica della governance. Non meno rilevanti sono le criticità del cargo ferroviario, per il quale si chiede la stabilizzazione degli incentivi e misure di sostegno nel breve periodo, e dell'autotrasporto, che richiede soluzioni condivise lungo l'intera filiera, a partire dal riconoscimento dei tempi di carico e scarico.

A fianco delle infrastrutture, la sfida è normativa e tecnologica. Certezza regolatoria, semplificazione e un quadro capace di accompagnare l'innovazione digitale sono condizioni imprescindibili per garantire efficienza e qualità del servizio. In tale contesto, la Confederazione ha annunciato iniziative volte a chiarire l'utilizzo di *device* e applicazioni digitali, evitando incertezze interpretative.

Infine il tema del finanziamento delle Authority e delle conseguenze dei contributi richiesti alle imprese, giudicati eccessivamente onerosi, apre un ulteriore motivo di confronto con il Governo.

Ottant'anni dopo la sua nascita Confetra si presenta, dunque, con fondamenta solide e con una visione chiara, caratterizzata da infrastrutture moderne, sistema digitale avanzato, competenze e regole certe come pilastri per continuare a sostenere la crescita, l'export e la competitività dell'Italia. Una storia, una bella storia, lunga ottant'anni che, oggi più che mai, può guardare orgogliosamente avanti.

UNA STORIA IMPRENDITORIALE E  
ASSOCIATIVA INTRECCIATA CON  
QUELLA DEL PAESE

**fondamenta solide**

**visione chiara**

**infrastrutture  
moderne**

**sistema digitale  
avanzato**

**competenze**

**regole certe**

---

# SOMMARIO

**06**

---

**MESSAGGIO  
SERGIO  
MATTARELLA**

**08**

---

**MESSAGGIO  
GIORGIA  
MELONI**

**11**

---

**RELAZIONE  
CARLO  
DE RUVO**

**26**

---

**INTERVENTO  
ADOLFO  
URSO**

**28**

---

**INTERVENTO  
NELLO  
MUSUMECI**

**30**

---

**INTERVENTO  
EDOARDO  
RIXI**

**33**

---

**INTERVENTO  
MAURIZIO  
LEO**

**35**

---

**TAVOLA  
ROTONDA**



# *Il Presidente della Repubblica*

## MESSAGGIO

Dott. Carlo De Ruvo  
Presidente  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica  
Via Panama, 62  
00198 ROMA

L'80° anniversario di costituzione della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica rappresenta un significativo traguardo per un settore che si colloca fra i protagonisti della crescita economica della Repubblica.

La forte interdipendenza dei mercati fa dei trasporti e della logistica pilastri essenziali del sistema economico e del benessere internazionale.

Le imprese che ambiscono valorizzare i loro prodotti trovano nell'apertura dei mercati l'ambito nel quale sviluppare le loro attività e, in essi, la gestione della logistica gioca un ruolo un ruolo fondamentale.

La spina dorsale rappresentata dal sistema dei trasporti e della logistica è un assetto prezioso per la vita della nostra comunità: ne abbiamo avuto testimonianza durante l'emergenza sanitaria da COVID-19, quando ha saputo garantire approvvigionamenti e commerci sul Territorio nazionale.

CONFETRA ha promosso, in tutti questi decenni, un efficace processo di ammodernamento del sistema dei trasporti delle merci, con un'elevata capacità di adattamento ai repentini e veloci cambiamenti del commercio globale, con attenzione agli standard di tutela ambientale.

Nel rivolgere il più cordiale augurio a tutti gli intervenuti in questa celebrazione, invio a tutte le imprese aderenti e ai lavoratori che in esse operano, il più sentito apprezzamento per l'attività svolta.

Sergio Mattarella

*d'hamoni*



8

80 ANNI DI CONFETRA  
messengermarittimo



*Il Presidente  
del Consiglio dei Ministri*

Roma, 25 febbraio 2026

Gentile Presidente,

desidero rivolgere a lei e a tutta la Confederazione i miei auguri per lo straordinario traguardo che celebrate in occasione dell'Assemblea pubblica 2026: ottant'anni di attività al servizio del sistema produttivo italiano. Un anniversario che non rappresenta solo una ricorrenza associativa, ma la testimonianza concreta di un impegno continuo a sostegno della mobilità, della crescita e della competitività della nostra Nazione.

Il settore dei trasporti e della logistica è il "sistema nervoso" che collega imprese, territori e mercati e che consente ad un sistema economico e produttivo di affermarsi e progredire. Ciò vale a maggior ragione per una Nazione come l'Italia, che è una piattaforma naturale nel cuore del Mediterraneo e che rappresenta da sempre il crocevia di interconnessioni decisive per il commercio europeo ed internazionale. È la ragione che ha spinto il Governo, fin dal suo insediamento, a considerare questo comparto una priorità. Perché la qualità della logistica incide direttamente sulla capacità di attrarre investimenti, di sostenere l'export e di rafforzare le filiere strategiche.

Stiamo investendo con costanza e determinazione sulle infrastrutture materiali e immateriali: dal potenziamento della rete ferroviaria e stradale allo sviluppo dell'intermodalità, fino alla modernizzazione dei porti e delle retroportualità. Abbiamo lavorato per semplificare le procedure, accelerare le opere e rendere più efficiente l'utilizzo delle risorse, incluse quelle del PNRR.

Per il trasporto su gomma, che rappresenta una componente essenziale della catena della logistica, abbiamo adottato misure di sostegno per fronteggiare l'aumento dei costi e garantire maggiore sostenibilità economica alle imprese. Sui porti stiamo rafforzando il ruolo delle Autorità di sistema portuale, investendo in digitalizzazione, connessioni ferroviarie e competitività internazionale, con l'obiettivo di consolidare l'Italia come hub logistico euro-mediterraneo.



*Il Presidente  
del Consiglio dei Ministri*

Parallelamente, in ambito europeo, il Governo è impegnato a difendere un approccio pragmatico alla transizione ecologica. Crediamo in una sostenibilità che sia ambientale ma anche economica e sociale, e sosteniamo una transizione green che accompagni le imprese senza penalizzarle, che valorizzi l'innovazione e che garantisca il principio di neutralità tecnologica nelle scelte regolatorie.

Inoltre, l'Italia vuole essere protagonista nella definizione delle politiche europee sui trasporti, sulle reti TEN-T, sulla logistica integrata e sulla competitività industriale, affinché le regole comuni tengano conto delle specificità del nostro sistema produttivo e della centralità del Mediterraneo.

Confetra, con la sua storia e la qualità della sua rappresentanza, incarna un interlocutore fondamentale delle Istituzioni in questo ambizioso percorso. Ecco perché vi auguro di proseguire il vostro cammino con lo stesso spirito di servizio e la stessa capacità di visione che hanno contraddistinto i vostri primi ottant'anni.

Il Governo continuerà ad essere al fianco dei lavoratori e delle imprese di questo comparto, per costruire un sistema logistico sempre più moderno, efficiente e competitivo, in grado di garantire benessere e di assicurare una crescita duratura alla Nazione.

Vi ringrazio e vi auguro buon'Assemblea.

---

Dott. Carlo De Ruvo  
Presidente Confetra

**80 ANNI IN  
MOVIMENTO  
80 ANNI  
DI STORIA  
ITALIANA DELLA  
LOGISTICA, DEI  
TRASPORTI  
E DELLE  
SPEDIZIONI**

---

# La logistica e i trasporti muovono l'economia

Presidente Carlo De Ruvo



" Una storia fatta di persone e dalle persone, donne e uomini che hanno costruito imprese, lavoro, attività."

Relazione del Presidente Carlo De Ruvo

## Il valore del nostro settore

Autorità, Rappresentanti delle Istituzioni e delle Parti Sociali, benvenuti all'Assemblea celebrativa degli **ottanta anni di Confetra**.

80 anni in movimento. 80 anni di storia italiana della logistica, dei trasporti e delle spedizioni. Una storia fatta di persone e dalle persone, donne e uomini che hanno costruito imprese, lavoro, attività.

Persone e imprese che hanno consentito alle merci di giungere nelle case degli italiani, sugli scaffali dei negozi e dei supermercati, presso le imprese manifatturiere italiane e di raggiungere i mercati esteri.

Grazie alla logistica, ai trasporti e alle spedizioni si muove l'economia italiana: senza sa-

rebbe impossibile.

Sono 80 anni che consentiamo alle persone di ricevere i loro beni. 80 anni che consentiamo alle imprese italiane di approvvigionarsi delle merci di cui hanno bisogno e di esportare i loro prodotti nel mondo. Sono 80 anni che muoviamo l'economia italiana.

Confetra nasce nell'immediato dopoguerra, insieme ad altre rilevanti realtà associative, con l'obiettivo di sostenere il settore in una fase particolarmente delicata della storia economica del Paese, antecedente al boom economico, e di accompagnarne lo sviluppo nel corso dei decenni successivi. Oggi, come ottant'anni fa, si avverte con forza la necessità

di rilanciare l'associazionismo quale strumento fondamentale di rappresentanza e di impulso alla crescita economica, capace di sostenere le imprese nelle nuove sfide del contesto nazionale e internazionale.

Lo diciamo con fierezza e riconoscenza per conto di tutti coloro che hanno costruito passo dopo passo la storia della logistica, dei trasporti e delle spedizioni in Italia. Con una professionalità e capacità che ci viene riconosciuta in tutto il mondo.

**Il nostro settore vale circa il 9% del PIL e dà lavoro ad oltre un milione di persone.**

Per comprenderne appieno la rilevanza — e forse anche per evidenziare la limitata attenzione che gli viene riservata in rapporto al suo peso economico — si consideri che il sistema moda rappresenta circa il 5% del PIL nazionale. Si tratta di un comparto di eccellenza, riconosciuto e ammirato a livello internazionale, al quale i mass media, la politica e l'opinione pubblica dedicano, giustamente, ampia considerazione. È opportuno che sia così; tuttavia, appare significativo rilevare come il settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni contribuisca in misura quasi doppia all'economia nazionale, pur ricevendo un livello di attenzione sensibilmente inferiore rispetto alla sua effettiva incidenza economica e strategica.

Ma il valore del nostro settore non è rappresentato solo dal contributo percentuale che offriamo al PIL. Noi consentiamo al sistema economico nazionale di generare valore, ne siamo il motore e contribuiamo alla sua competitività. In virtù del nostro ruolo trasversale, generiamo un effetto moltiplicatore sull'economia: ogni milione di euro investito nella logistica attiva **2,1 milioni di euro di produzione complessiva aggiuntiva, tra impatti diretti e indiretti**<sup>1</sup>.

Lo dico con orgoglio in rappresentanza dei tanti imprenditori, imprenditrici, managers, lavoratrici e lavoratori oggi presenti qui o impegnati nei loro uffici, nei magazzini, sulla strada, sulla

rete ferroviaria, nei porti, negli interporti e negli aeroporti e in rappresentanza di tutti coloro che in questi 80 anni hanno costruito la storia del nostro settore, che è anche la storia dell'Italia.

Confetra da 80 anni rappresenta questo mondo in movimento, un movimento che è anche promessa di rilancio per i prossimi 80 anni.

Oggi intendiamo affermare — e ricordare a noi stessi — che, pur in presenza di criticità e senza indulgere in facili autocelebrazioni, il sistema logistico, dei trasporti e delle spedizioni in Italia funziona.

Le merci circolano e raggiungono le loro destinazioni a costi competitivi grazie all'impegno delle imprese del settore e al lavoro quotidiano delle lavoratrici e dei lavoratori.

A questo risultato contribuiscono anche le Amministrazioni Pubbliche, che permettono di rendere più fluidi i flussi delle merci e di gestire gli adempimenti amministrativi in tempi rapidi.

Le criticità esistono, ma non siamo meno capaci di altri Paesi europei che spesso risultano semplicemente più abili nel raccontarsi e nel celare le proprie inefficienze.

Riconosciamolo con chiarezza: il sistema funziona nonostante i colli di bottiglia e le difficoltà ancora presenti, che siamo tutti chiamati ad affrontare. Solo attraverso un lavoro condiviso è possibile superare i problemi e migliorare ulteriormente.

Non dobbiamo dimenticare che solo qualche anno fa la realizzazione di molte opere infrastrutturali era messa in forte discussione con il rischio di impatti negativi sui trasporti e sull'economia nazionale. Oggi, anche grazie ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), stiamo assistendo ad una stagione di realizzazioni di grandi opere, ferroviarie e stradali, che non si vedevano dal dopoguerra. Senza tralasciare l'ingente piano di manutenzioni della rete esistente che era ormai indifferibile. Tutto questo entro alcuni anni darà al nostro Paese un volto nuovo: infrastrutture sicure,

---

1- Cassa Depositi e Prestiti, *La nuova via della logistica: sfide e opportunità*, Febbraio 2026.

collegamenti migliori attraverso le Alpi e nuove connessioni da e per i porti. Guardate non è scontato e occorre vigilare tutti insieme affin-

ché quanto deciso venga completato e venga fatto nei tempi programmati.

## Scenario macroeconomico

La situazione economica europea e italiana è complessa; **in Italia nel 2025 la crescita è stata dello 0,7%**<sup>2</sup> in linea con il 2024 e con previsioni di una leggera accelerazione per il 2026 e questo grazie agli investimenti attivati dal PNRR, i cui effetti sul PIL sono stati stimati in un +0,8% nel 2025 e un +0,6% nel 2026. **Senza il PNRR nel 2025 si sarebbe registrata una variazione del -0,3%**<sup>3</sup>. Segnali positivi vengono dall'andamento del mercato del lavoro, **con un tasso di disoccupazione ridotto al 5,6%**<sup>4</sup>, tasso che però aumenta al diminuire dell'età.

In tal senso ci sono tre fenomeni che richiedono grande attenzione: l'aumento del tasso di inattività; il tasso di disoccupazione giovanile e la fuga dei giovani. Negli ultimi 14 anni circa 630 mila ragazzi hanno abbandonato l'Italia con un costo per il nostro Paese di 160 miliardi di euro; nel triennio 2022-24, con l'emigrazione che è ripresa a ritmi elevati e con il picco della quota di laureati, **il valore del capitale umano uscito è stato di 16 miliardi annui**<sup>5</sup>. Questa è un'emergenza nazionale perché riguarda il futuro del nostro Paese e deve essere affrontata comprendendone le motivazioni e proponendo soluzioni.

La produzione industriale continua a manifestare un andamento complessivo regressivo,

condizionata in particolare dal perdurante calo dell'automotive, ma sembra dare i primi segnali di ripresa trainati dai settori farmaceutico (+23,8), **altre industrie manifatturiere (+9,3%) e metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (+7,4%)**<sup>6</sup>.

Nel 2025 i consumi privati hanno registrato una leggera crescita e la dinamica degli investimenti ha registrato un rafforzamento.

Strettamente connesso all'andamento economico dell'Italia è il **costo dell'energia, che risulta quasi il 30%**<sup>7</sup> più elevato rispetto alla media europea, la quale a sua volta registra prezzi superiori rispetto a Cina e Stati Uniti. Tale situazione rappresenta un elemento che compromette la competitività del nostro Paese.

È necessario elaborare un piano a lungo termine che affronti in maniera integrata le questioni relative alla dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili, alle reti di distribuzione e alla loro digitalizzazione, nonché agli impianti di accumulo energetico. Il recente provvedimento approvato dal Consiglio dei Ministri è una prima risposta a questa emergenza, ma occorrerà verificarne il reale impatto e soprattutto non risolve in maniera strutturale il problema.

In questo quadro di incertezza, guardiamo

2 - Istat, *Stima preliminare del Pil - IV trimestre 2025, Gennaio 2026*.

3 - Centro Studi Confindustria, *Investimenti per muovere l'Italia, Autunno 2025*.

4 - Istat, *Occupati e disoccupati (dati provvisori) - Dicembre 2025, Gennaio 2026*.

5 - CNEL, *Rapporto "L'attrattività dell'Italia per i giovani dei paesi avanzati", Ottobre 2025*.

6 - Istat, *Produzione industriale - Dicembre 2025 Febbraio 2026*.

7 - Confindustria, *Energia, il divario che pesa sulla competitività: in Italia le bollette più alte d'Europa, Novembre 2025*.

# Export e competitività

al futuro con realistico ottimismo, che deriva dalle migliaia di imprese italiane che si fanno valere sui mercati internazionali e dagli accordi commerciali che l'Unione Europea ha sottoscritto con il Mercosur e l'India. L'export nel 2025 si stima abbia superato i 640 mld di euro, circa il 33% del PIL, contribuendo alla crescita economica del nostro Paese e interessando **120mila imprese esportatrici che impiegano circa 4,3 milioni di addetti**<sup>8</sup>. L'Italia è il quarto Paese esportatore alle spalle di Cina, Stati Uniti e Germania ed è il primo al mondo nel presidiare circa 3.000 nicchie di mercato grazie al dinamismo e intraprendenza del tessuto produttivo. I 100 principali prodotti di esportazione italiani rappresentano solo il 40% dell'export: ciò consente all'Italia di reagire bene alle turbolenze e a raggiungere nuovi mercati di sbocco.

La resilienza dimostrata è però anche frutto del nostro tessuto produttivo composto essenzialmente da piccole e medie imprese, elemento che da un lato è un punto di forza ma che rappresenta al contempo una debolezza soprattutto in termini di produttività. Sappiamo, infatti, che oggi più che mai la competitività di un paese passa per la sua produttività e questa è strettamente connessa alla dimensione aziendale e agli investimenti in innovazione, in ricerca e sviluppo e in formazione. Per questo abbiamo accolto con favore le misure della legge di Bilancio sull'iperammortamento ma bisogna fare di più per favorire le aggrega-

zioni di imprese e il passaggio generazionale, sia a livello familiare che imprenditoriale.

La posizione conquistata come Paese esportatore è un grande risultato ma non è un dato acquisito e definitivo: occorre guadagnarselo anno dopo anno, giorno dopo giorno. Fare impresa nel nostro Paese è difficile. Secondo il Global Business Complexity Index nel 2025 l'Italia è il terzo Paese europeo e il settimo al mondo (**era ottavo nel 2024**)<sup>9</sup> dove è più complesso fare impresa. L'Italia nel 2024 si è collocata al 17° posto a livello mondiale della classifica Unctad sull'attrattività degli investimenti, in calo rispetto al 12° del 2023 alle spalle di Francia (12°) e Spagna (13°), **mentre nel 2025, in base al GAI di TEHA**<sup>10</sup>, si trova al 16° posto in salita rispetto al 2024. Tutto ciò dimostra la potenzialità del nostro Paese ma anche la necessità di lavorare per superare quegli ostacoli che disincentivano gli investimenti esteri, a partire dalla semplificazione normativa, dalla riduzione dei costi dell'energia, dall'incentivazione degli investimenti in innovazione, ricerca e sviluppo, fino alla promozione della trasparenza e della meritocrazia e al rafforzamento del sistema di istruzione e formazione. Senza dimenticare i necessari interventi per abbattere le barriere concorrenziali in settori chiave per il Paese e le rendite di posizione.

Il tema della giustizia è centrale: è indispensabile dare certezze accorciando i tempi dei

---

8 - SACE, FOCUS ON Italy, Gennaio 2026.

9 - TMF Group, Global Business Complexity Index, 2025.

10 - TEHA Group, Global Attractiveness Index, 2025.

# Quadro normativo, certezza del diritto e contesto regolatorio

processi, sono necessarie iniziative volte alla deflazione del contenzioso. È essenziale operare in sinergia, coinvolgendo la Pubblica Amministrazione e l'Ispettorato del Lavoro, affinché possano essere raccolti i benefici che provengono dall'attuazione delle norme stabilite dalla contrattazione collettiva. Le imprese non possono operare in un contesto in cui dopo anni ricevono contestazioni e sanzioni. Attenzione non si chiede impunità ma un quadro regolatorio e giuridico chiaro che eviti, dopo anni dalla chiusura degli esercizi economici, contenziosi dall'esito incerto che mettono a rischio il brand aziendale. Altrimenti le aziende non vengono in Italia e quelle che ci sono scappano o non investono più. Guardate non è un rischio remoto, sta già avvenendo.

Su tale questione lancio fin da ora una iniziativa volta a fare chiarezza legislativa in merito all'utilizzo di *devices* nella logistica: parliamo di palmari o cellulari, ossia strumenti che tutti utilizziamo quotidianamente. Nello svolgimento dell'attività d'impresa, rispetto anche solo a 20 anni fa, il mondo della logistica è profondamente cambiato. Oggi tutti utilizziamo APP di terzi, questo avviene anche nella logistica. Il semplice utilizzo di una APP o di un *device* non può essere più considerato come elemento che denota di per sé un rapporto di subordinazione: è una necessità organizzativa imprescindibile in relazione all'enorme quanti-

tà di merci che ogni giorno le nostre imprese movimentano e distribuiscono e contribuisce al contempo allo scambio di informazioni fra mittente, destinatario e operatore logistico. È un elemento centrale per garantire la qualità del servizio che oggi gli utenti richiedono: il flusso delle informazioni è, forse, oggi più importante del flusso fisico delle merci. Proprio per questo, avvalendoci del supporto autorevole del prof. Ichino, ci siamo fatti promotori di una proposta normativa volta a chiarire il confine tra utilizzo legittimo e non dei *devices*. Ovviamente, come è nella nostra natura, siamo pronti a discuterne anche con le organizzazioni sindacali al fine di trovare, insieme, la soluzione più equilibrata.

Lavoriamo per nuove regole al passo con i tempi moderni perché oggi nella logistica c'è grande confusione e allarmismo con impatti negativi sul settore.

Ribadiamo che non chiediamo di limitare i controlli, anzi, questi sono benvenuti per garantire una competizione sana e uniforme. Vogliamo, però, che aumenti la produttività del lavoro in Italia e questa passa per una maggiore diffusione delle tecnologie: siamo l'unico Paese che rischia di proibire, nei fatti, le innovazioni tecnologiche nella logistica.

Stiamo lavorando a molte iniziative e ne sono prova i lavori del Piano Nazionale Aeroporti

## Il trasporto aereo – Il Piano Nazionale Aeroporti

(PNA) che è un modello di lavoro congiunto tra politica, amministrazione pubblica e mondo delle imprese che ha portato alla redazione di un documento condiviso. Il PNA è uno stru-

mento necessario sia per orientare i gestori aeroportuali e gli attori della filiera del cargo aereo sia per efficientare l'operatività del comparto anche attraverso il rafforzamento della

digitalizzazione dei processi. Pertanto, in un recente incontro con il vice ministro **Rixi**, abbiamo accolto con favore l'imminenza del relativo provvedimento, e abbiamo evidenziato la necessità che esso non resti una enunciazione di buoni propositi ma trovi una reale e pratica attuazione. Lo chiediamo al ministro **Salvini** e al vice ministro Rixi, senza dimenticare un doveroso ringraziamento all'Onorevole **Bignami** che ha dato avvio a questo lavoro.

Quanto detto assume ancor più coerenza in questo periodo di cambiamenti geopolitici e crisi globali che hanno portato il trasporto aereo delle merci ad assumere un ruolo sempre più strategico per l'Italia sia per la resilienza dimostrata, garantendo la continuità delle catene di approvvigionamento e gli scambi internazionali, sia per il ruolo svolto nell'e-commerce che per la tipologia di merci trasportate - **il valore della merce trasportata extra UE rappresenta oltre il 25% del totale nonostante un volume che è meno dell'1%<sup>11</sup>.**

È questo un settore centrale per l'economia nazionale: nel 2025 gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 1.270.000 tonnellate

di merce, **registrando un incremento dell'1,7% rispetto al 2024<sup>12</sup>.** Rispetto al 2019 il traffico merci nei primi due hub nazionali – Milano Malpensa e Roma Fiumicino – è cresciuto rispettivamente del 37% e del 41%; anche il traffico passeggeri è aumentato seppur con percentuali minori. L'altra faccia della medaglia è che le infrastrutture aeroportuali sono vicine alla saturazione e per continuare a migliorarne le performances sono necessari un quadro di riferimento normativo e dei piani di sviluppo certi che consentano agli operatori di continuare ad investire contribuendo così alla competitività a livello europeo e nazionale del nostro Paese.

Non servono nuovi aeroporti ma aeroporti che si sviluppino e che diventano sempre più performanti. Per perseguire questi obiettivi riteniamo necessario incentivare lo sviluppo di piattaforme informatiche di scambio dati, una è operativa a Malpensa – ma deve essere ulteriormente implementata e resa cogente – e altre sono in fase di studio a Fiumicino e in ulteriori aeroporti di rilevanza nazionale.

Stiamo seguendo i lavori sulla riforma dei porti. Il settore marittimo portuale sta vivendo

## Il trasporto marittimo – La riforma portuale

una fase contraddittoria, le cui conseguenze si stanno concentrando nel Mediterraneo. Grazie alla resilienza del sistema logistico si continua a registrare un'apprezzabile crescita globale dei traffici, seppure lungo rotte diverse. Nel 2025 si stima che 12,8 miliardi di tonnellate siano state trasportate via mare, registrando una crescita del 4,8% del traffico container (TEUs) rispetto al 2024. In Italia nei primi sei

mesi del 2025, **si sono registrati incrementi dell'1,2% di tonnellate di merci e del 7,5% di TEUs<sup>13</sup>.** I porti rivestono pertanto un ruolo sempre più strategico per la logistica nazionale e per la competitività internazionale dell'Italia, soprattutto alla luce dei cambiamenti geopolitici ed economici. Per uno sviluppo efficace del sistema portuale è da tempo condivisa dal

11 - Istat, Coeweb.

12 - Assaeroporti, Dati di traffico Gennaio-Dicembre 2025.

13 - Assoporti, SRM, Port Infographics UPDATE 2025.

mondo confederale la necessità di rafforzare la governance centrale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), attribuendogli maggiori poteri di indirizzo, coordinamento e vigilanza. È quindi apprezzabile l'obiettivo della bozza di disegno di legge di riforma portuale della legge 84/94 di centralizzare le decisioni strategiche sugli investimenti infrastrutturali e semplificare i processi autorizzativi. Tuttavia, desta preoccupazione il rischio di un'eccessiva concentrazione di poteri nella **nuova società Porti d'Italia spa**, che potrebbe ridurre l'autonomia delle Autorità di Sistema portuale (AdSp), le cui decisioni devono tener conto delle specificità territoriali. Ulteriore elemento critico è la natura di Porti d'Italia spa: è necessario che rimanga interamente pubblica, poiché anche una cessione minoritaria potrebbe introdurre interessi non allineati a quelli nazionali in un settore strategico.

Tale società, inoltre, non deve comportare mag-

giori oneri per le imprese. È auspicabile un coordinamento efficace tra i vari livelli istituzionali, evitando sovrapposizioni operative e garantendo un coinvolgimento effettivo e uniforme degli operatori tramite le rappresentanze di categoria. Si evidenzia la necessità di una profonda revisione degli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare, attribuendo alle associazioni di categoria un ruolo decisionale e non solo consultivo, soprattutto nella pianificazione strategica dei porti (Piano Regolatore Portuale e Piano Operativo Triennale).

Chiediamo poi, di inserire nella riforma l'obbligo di dotare i porti di una Carta dei Servizi, sulla falsariga di quanto avviene per gli aeroporti, strumento essenziale per monitorare e migliorare le performance operative, la qualità dei servizi e la gestione delle inefficienze, inclusa la congestione.

Seguiamo con attenzione il settore del cargo fer-

## Il trasporto ferroviario

roviario che risulta essere quello maggiormente in sofferenza. Nel 2025 **si stima una flessione del 3,5% di treni/km rispetto al 2024 e dell'8,4% rispetto al 2021<sup>14</sup>**, nonostante gli obiettivi europei di trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla ferrovia prevedano lo spostamento del 30% dei traffici oltre i 300 km entro il 2030 e del 50% entro il 2050.

Questo settore sta manifestando tutte le sue fragilità, perché se da un lato dovrebbe avere un ruolo centrale grazie alle sempre più rigorose politiche ambientali europee dall'altro si trova ad affrontare una vera e propria combinazione di circostanze avverse caratterizzate da: interruzioni della circolazione dovute ai cantieri del

PNRR; riduzioni dei servizi per le manutenzioni dei valichi alpini; eventi climatici estremi; contrazione dell'export europeo e debolezza della domanda interna.

Negli ultimi anni sono stati introdotti strumenti di incentivazione che hanno sostenuto efficacemente lo sviluppo del cargo ferroviario, in particolare il Ferrobonus, volto a favorire il trasporto intermodale e trasbordato, e la riduzione del costo del pedaggio ferroviario merci, inizialmente prevista per il Mezzogiorno e successivamente estesa a livello nazionale.

Sosteniamo da tempo la necessità di rendere strutturali tali incentivi, attualmente finanziati fino al 2027, poiché essenziali per mantenere

---

14 - Fermerci, Dati presentati nel corso della quarta edizione dello Shipping, Transport & Intermodal Forum di Rapallo.

la competitività del trasporto ferroviario delle merci in un contesto di crescita dei costi operativi.

Ci siamo fatti promotori di una proposta normativa volta ad aiutare le imprese ferroviarie merci private a superare i prossimi due anni, che saranno estremamente difficili a causa delle giuste manutenzioni ferroviarie. Si tratta di un provvedimento che stanzierebbe 30 milioni di euro all'anno per sopperire ad una contrazione di traffico e fatturato importante e che consentirebbe alle imprese di essere, al termine di questa stagione, in grado di rispondere alle esigenze del mercato.

Abbiamo accolto con favore l'autorizzazione da parte della Commissione Europea della

misura a favore degli incentivi per la manovra ferroviaria merci nei porti. Tale misura, prevista nella legge di Bilancio 2025, è destinata agli operatori che svolgono servizi ferroviari di manovra e di ultimo miglio all'interno dei porti, in un momento di calo dei volumi ferroviari portuali e di forte pressione sulla capacità di rete dovuta a lavori collegati al PNRR. I fondi autorizzati dalla Commissione sono pari a 6 milioni di euro annui per 5 anni con un limite di 500 mila euro per AdSp, cifre non sufficienti ma che vanno nella giusta direzione e auspichiamo che il loro utilizzo mostri la necessità di proseguire in tale direzione.

L'autotrasporto è l'ultimo anello della catena

## L'autotrasporto

logistica ma certamente non il meno importante: l'88% della "merce terrestre" viaggia su gomma, **parliamo di 1,11 miliardi di tonnellate l'anno**<sup>15</sup>. Spesso, è l'elemento più debole per cui fa bene il Governo ad ascoltarlo con particolare attenzione. Condividiamo le criticità che vanno affrontate e risolte con tutti gli attori della filiera in modo che si evitino contrapposizioni. Un esempio è la recente norma dedicata ai tempi di carico e scarico che ha recepito le richieste dell'autotrasporto ma generando un dibattito applicativo, giusto o sbagliato che sia, che nasce proprio dal mancato coinvolgimento della filiera e, forse, dall'eccessiva semplificazione, prevedendo un'unica disciplina per tante situazioni diverse. Occorre dare il giusto riconoscimento economico per i tempi di attesa dell'autotrasporto ma condividendone le modalità.

Ad oggi siamo in attesa dell'approvazione definitiva del disegno di legge di conversione del decreto legge c.d. **Milleproroghe** che, con nostra soddisfazione, ha accolto le richieste di **Confetra** relative alle proroghe in favore del comparto dei trasporti eccezionali. Pertanto l'efficacia delle **Linee guida sui trasporti eccezionali previste dal DM MIT 28 Luglio 2022 è stata sospesa**<sup>16</sup> e sarà vincolata alla **piena operatività dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche**<sup>17</sup> ed è stato posticipato al 30 Giugno 2027 il termine entro cui il tavolo tecnico sui trasporti eccezionali istituito presso il MIT dovrà definire il Piano nazionale dei trasporti eccezionali che individuerà i corridoi stradali dedicati per collegare aree industriali e principali poli logistici. Auspichiamo, poi, che la richiesta di istituire nell'Albo degli autotrasportatori una sezione

15 - Dati Eurostat.

16 - Non si potrà in ogni caso andare oltre il 31 Dicembre 2027.

17 - L'AINOP è stato istituito nel 2018 dal c.d. DL Genova e, con il c.d. DL Infrastrutture, gli sono state assegnate anche funzioni di pianificazione, validazione e monitoraggio dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità.

speciale per i traslocatori, così come previsto dalla normativa istitutiva dell'Albo stesso, venga accolta e riprenda il confronto con il MIT per giungere a una soluzione condivisa. L'attività di trasloco richiede, infatti, un'elevata specializzazione, poiché comprende non solo il trasporto delle merci, ma anche fasi di programmazio-

ne e sopralluogo, l'impiego di personale qualificato, mezzi e attrezzature dedicate, nonché complesse attività amministrative, incluse autorizzazioni, pratiche doganali e procedure specifiche per beni artistici e culturali.

Il settore della logistica, del trasporto e della spedizione merci è fortemente labour intensi-

## Mercato del lavoro e fabbisogni professionali nel settore logistico

ve e da tempo registriamo una grave carenza di personale: addetti ai magazzini, alle attività tecniche, amministrative e commerciali, alla gestione dei traffici marittimi, aerei, terrestri e intermodali, alle spedizioni internazionali e alle operazioni di trasloco. Particolarmente critica è la situazione degli autisti: secondo Unioncamere in Italia ne mancano circa 35 mila. Le cause principali sono la scarsa attrattività della professione, gli elevati costi per ottenere le abilitazioni (patente C, estensione E e CQC, che possono arrivare fino a 5.000 euro), i lunghi tempi di attesa per carico e scarico, l'assenza prolungata da casa e il problema del ricambio generazionale, in Italia il 45% degli autisti ha più di 55 anni e **si prevede che entro il 2029 ben il 20% andrà in pensione**<sup>18</sup>. Questa situazione rappresenta una minaccia per le imprese di autotrasporto e per l'intera catena logistica nazionale.

Per contrastare il fenomeno, è necessario migliorare la conoscenza della professione tra i giovani, anche alla luce della digitalizzazione del settore, coinvolgendo scuole professionali, Istituti Tecnici e ITS con percorsi dedicati al conseguimento della patente C e della CQC. Senza dimenticare la revisione della normativa sull'immigrazione, attualmente insufficiente a colmare i vuoti occupazionali interni.

Sono necessarie misure strutturali e tempestive per ottenere effetti positivi nel medio termine.

Un altro ambito in cui si registra una grave e persistente carenza di personale, in particolare di medici e veterinari, riguarda i controlli sulle merci in ingresso nei porti e aeroporti italiani. Ciò causa ritardi cronici nello sdoganamento, aumento dei costi logistici, perdita di competitività delle imprese e rischi economici per intere filiere. Porti strategici come Genova risultano particolarmente penalizzati. Pur riconoscendo l'impegno del Ministero della Salute - col quale collaboriamo stabilmente da anni con un tavolo tecnico - che ha avviato i concorsi, la situazione resta insostenibile a causa di una carenza strutturale di risorse umane e della difficoltà della Pubblica Amministrazione ad attrarre personale qualificato per via di retribuzioni non competitive. L'urgenza impone interventi immediati e straordinari, in attesa di soluzioni strutturali indispensabili.

Attenzione perché questi disagi hanno spostato dei traffici, anche di prodotti destinati al mercato italiano, verso altri Paesi e si fa fatica a riportarli in Italia.

Abbiamo una collaborazione produttiva e continua con l'**Agenzia delle Dogane e dei Monopoli**.

---

18 - IRU, *Global Truck Driver Shortage Report 2024*.

# Il sistema doganale e la riforma del Codice Doganale Unionale

Attraverso un dialogo costante si affrontano le sfide di un mondo che richiede sempre più velocità e certezze. Seguiamo con grande attenzione la riforma del Codice Doganale Unionale che modificherà il nostro modo di lavorare e di spedire le merci. Il centro unico dei controlli e la nascita di una nuova figura, il Trust & Check, devono trovare la giusta definizione per non penalizzare il tessuto produttivo italiano fatto di tante medie e piccole aziende.

La proposta di riforma, come formulata attualmente, anche se prevede il mantenimento dell'AEO, tuttavia, propende verso la nuova figura del *Trust & Check*. Questo determina, di fatto, un rischio concreto di svuotamento operativo e funzionale dell'AEO, che da oltre un decennio rappresenta uno dei pilastri del sistema doganale europeo e uno strumento fondamentale di compliance per le imprese italiane, in particolare per le PMI.

Pertanto, apprezziamo gli sforzi che l'Italia sta compiendo per garantire il mantenimento della figura dell'**Operatore Economico Autorizzato (AEO)**, un ruolo fondamentale per il commercio internazionale e la sicurezza delle operazioni doganali. È cruciale, infatti, che questa figura non venga marginalizzata, ma venga valorizzata al fine di preservare la competitività e l'efficienza del nostro sistema economico. Lavoriamo tutti insieme, noi con l'Agenzia delle Dogane e dei

Monopoli e il Governo italiano affinché si mantenga la centralità della figura dell'AEO.

Siamo consapevoli che l'attuazione della riforma del Codice Doganale Unionale debba essere gestita con grande attenzione, considerando gli equilibri delicati che essa comporta.

Tuttavia, un ulteriore tema che rimane aperto e che merita una riflessione approfondita riguarda le sanzioni. Questo aspetto può, infatti, rappresentare un potenziale punto di distorsione nella concorrenza internazionale, soprattutto se i sistemi sanzionatori non sono uniformi a livello europeo. La necessità di sanzioni armonizzate tra i diversi Stati membri è quindi di fondamentale importanza. Se in alcuni Paesi le sanzioni saranno meno stringenti, ciò potrebbe comportare il rischio di spostamento di traffico commerciale verso questi Stati, generando distorsione concorrenziale. È essenziale che l'Italia continui a presidiare questa questione, affinché il nostro Paese non subisca danni economici e non perda traffico commerciale a favore di Paesi con sistemi sanzionatori più miti. Appoggiamo convintamente la decisione dell'Italia, e di Roma in particolare, a candidarsi quale sede dell'Autorità Doganale dell'Unione Europea.

Un tema a noi caro è quello dell'introduzione con la manovra di Bilancio 2026 della c.d. *Han-*

## Handling fee e impatti sulla competitività logistica

*dling fee* di due euro sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro su cui abbiamo espresso forte contrarietà, ritenendola inefficace rispet-

to agli obiettivi di tutela del sistema produttivo nazionale e dannosa nei confronti del sistema logistico nazionale.

La misura ha determinato una deviazione dei flussi logistici verso altri Paesi europei, con conseguente penalizzazione degli hub italiani, aumento del trasporto su gomma e impatti negativi su traffico e ambiente. Gli effetti negativi sono evidenti sul sistema aeroportuale, in particolare sullo scalo di Malpensa, con una significativa riduzione dei voli e dei traffici.

Interventi di questo tipo, se non coordinati a livello europeo, risultano inefficaci e dannosi per il sistema logistico e produttivo nazionale. Abbiamo pertanto proposto un rinvio dell'entrata in vigore della misura all'1 Luglio 2026 per poi uniformarla con le iniziative europee.

Tali misure dovrebbero essere precedute da un'approfondita analisi di impatto per valutarne gli effetti sull'economia, sul sistema produttivo e sulla filiera logistica, individuando possibili criticità e distorsioni. È inoltre essenziale accompagnare questo processo con un confronto strutturato con le associazioni di categoria di riferimento e gli stakeholder, così da adottare decisioni condivise, coerenti con le esigenze del tessuto economico e sostenibili sotto il profilo occupazionale, ambientale e infrastrutturale.

Centrale per noi è il perimetro regolatorio e della contribuzione alle Authority e segnatamente

## Finanziamento delle Autorità indipendenti e perimetro di competenza

all' Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e all' Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni (AGCOM), oggetto di numerosi ricorsi al TAR. Più in generale è necessario affrontare il tema del finanziamento delle Authority, incluso quello all'AGCOM, alla luce dei rilevanti avanzi di gestione e della mancanza di una chiara programmazione delle attività regolatorie da finanziare e della scarsa chiarezza in relazione alle attività di regolazione dei singoli settori.

Abbiamo più volte evidenziato le criticità del sistema di contribuzione imposto alle imprese dall'ART e dall'AGCOM, ritenuto eccessivamente oneroso, non comparabile con quello degli altri Paesi UE e tale da determinare una penalizzazione competitiva per le imprese italiane, scoraggiando anche gli investimenti esteri. Basti dire che nel 2024 le aziende nazionali,

soggette a contribuzione, hanno versato ad ART, AGCOM e AGCM (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) **oltre 220 milioni di euro**<sup>19</sup>, importo che si configura, di fatto, come un'ulteriore tassa a carico delle imprese.

I contributi, finalizzati al finanziamento delle Authority, gravano esclusivamente sulle imprese, sono calcolati in percentuale sul fatturato e possono cumularsi tra più Autorità, anche in assenza di una regolazione diretta. Manca inoltre una normativa omogenea e trasparente sui criteri contabili adottati, necessaria a garantire proporzionalità e contenimento dei costi. Non siamo contrari alle Authority che possono svolgere un ruolo regolatorio importante per il Paese ma occorre definire la contribuzione in maniera precisa, condivisa e non penalizzante per alcune categorie di imprese.

---

19 - Dato ottenuto dall'analisi dei bilanci 2024 di ART, AGCOM e AGCM.

Chiediamo una revisione del perimetro di competenza dell'ART, ritenendo non giustificata l'imposizione di contributi a settori già liberalizzati come logistica e spedizioni. Abbiamo più volte chiesto l'attuazione dell'ordine del giorno approvato **durante l'iter parlamentare di conversione in legge del DL Asset<sup>20</sup>** volto a escludere tali attività dalla competenza dell'ART e la definizione di una soluzione normativa condivisa che chiuda definitivamente le annualità pregresse ancora contestate.

In merito ad AGCOM, pur apprezzando la recente abolizione del Fondo di compensazione del Servizio Universale, abbiamo già espresso in sede di discussione di legge di Bilancio 2026 una forte contrarietà alla disposizione che, nonostante noi chiedessimo una riduzione del contributo, ha introdotto un incremento, seppur graduale, del 30% dello stesso.

Il nuovo contributo aggraverebbe la situazione economica della filiera postale, produrrebbe un effetto moltiplicatore dei costi lungo la supply

chain e potrebbe avere impatti inflattivi. AGCOM risulta inoltre l'autorità regolatoria più onerosa in Europa e presenta avanzi di bilancio sistematici, indice di un prelievo sproporzionato rispetto alle reali esigenze operative.

Chiediamo di rivedere tale disposizione e che ogni modifica sia preceduta da una consultazione delle organizzazioni rappresentative, nel rispetto dei principi UE di proporzionalità e non discriminazione.

Pertanto, auspichiamo l'istituzione di un tavolo di confronto con il Governo e le Istituzioni competenti per una revisione complessiva del sistema di finanziamento delle Authority e del perimetro delle loro competenze, al fine di evitare duplicazioni, inefficienze e ostacoli allo sviluppo competitivo del sistema dei trasporti e della logistica.

La capacità di attrarre flussi di merci dipende in misura crescente dagli investimenti in digita-

## Digitalizzazione e innovazione

lizzazione. In questa direzione, il PNRR ha rappresentato un impulso significativo, attraverso le risorse destinate alla Piattaforma Logistica Nazionale e al sostegno degli investimenti delle imprese. Il rapido esaurimento dei fondi disponibili evidenzia una domanda concreta da parte del mercato, che merita di essere attentamente ascoltata. Incentivare le imprese a investire in innovazione significa, infatti, investire direttamente nella competitività del sistema Paese.

È necessaria una riflessione strutturata sul ruolo dell'intelligenza artificiale e dei big data, da considerare strumenti strategici a supporto

della competitività dei mercati e della crescita del sistema economico. Occorre tuttavia riconoscere il divario che ancora separa l'Italia e l'Unione Europea dai principali attori globali in questi ambiti, sia sotto il profilo delle capacità tecnologiche sia in termini di investimenti e infrastrutture disponibili.

In tale contesto, nel definire gli assets e le industrie strategiche per il Paese, è imprescindibile includere anche i settori legati ai dati, agli algoritmi e alle piattaforme digitali. Trascurare questi ambiti comporterebbe il rischio di una

---

20 - DL 10 Agosto 2023, n.104 convertito nella legge 9 Ottobre 2023, n.136 su G.U. n.236 del 9 Ottobre 2023.

crescente dipendenza da soggetti esterni, con potenziali vulnerabilità sul piano economico, industriale e della sicurezza nazionale. È pertanto necessario promuovere politiche volte a rafforzare l'autonomia tecnologica, sostenendo lo sviluppo di competenze, infrastrutture e modelli di governance adeguati, al fine di garantire continuità operativa, sovranità digitale e capacità decisionale nel lungo periodo. Il rischio di dipendenze esterne richiama dinamiche già sperimentate in altri settori strategici, come quello energetico, dove cambiamenti unilaterali delle regole o delle forniture hanno prodotto effetti rilevanti

L'intelligenza artificiale rappresenta un fattore abilitante di primaria importanza per l'evoluzione del settore logistico e dei trasporti, contribuendo in modo significativo all'aumento della produttività e dell'efficienza, nonché al rafforzamento della resilienza e della sostenibilità delle catene di approvvigionamento. Le applicazioni basate su AI e big data consentono di ottimizzare la pianificazione dei flussi, migliorare la gestione dei magazzini, prevedere la domanda, ridurre i tempi di consegna e

contenere i costi operativi. Al contempo, l'AI può offrire un contributo rilevante al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, attraverso una gestione più efficiente dei trasporti, la riduzione delle emissioni e l'uso più razionale delle risorse.

È quindi necessario promuovere un quadro di politiche pubbliche che favorisca un'adozione responsabile dell'intelligenza artificiale nel settore logistico, sostenendo investimenti in innovazione, infrastrutture digitali e competenze. Un approccio coordinato a livello nazionale ed europeo è essenziale per evitare frammentazioni, rafforzare la competitività del sistema logistico e garantire che lo sviluppo tecnologico avvenga nel rispetto dei principi di sicurezza, trasparenza e tutela del lavoro.

Tali investimenti devono infine tradursi in risultati concreti e in applicazioni operative, capaci di migliorare la gestione delle merci e la qualità complessiva dei servizi.

Seguiamo con attenzione tutti i dossier europei che riguardano il nostro settore.

## I dossier europei

In Unione Europea si sta discutendo del green deal, elemento cruciale non solo per l'industria automobilistica italiana ma anche per l'auto-transporto e per i mezzi che circoleranno nei prossimi anni. Il nostro approccio vuole essere ambizioso ma allo stesso tempo realista: vanno utilizzate tutte le tecnologie a nostra disposizione seguendo non solo il principio della sostenibilità ambientale ma anche di quella economica e sociale.

Da sempre il settore è fortemente coinvolto sul tema della sostenibilità, consapevole che energia e trasporti incidono sull'inquinamento e sul rischio di alterazione dell'ecosistema. Per tutte le modalità si stanno sviluppando studi e approfondimenti sempre più significativi verso la crescita della disponibilità di fonti energetiche

alternative con un impatto ambientale complessivo sempre più basso e tendente a zero. È necessario che ci siano delle politiche europee che accompagnino le aziende verso l'innovazione senza imporre obblighi difficilmente sostenibili.

Abbiamo apprezzato l'azione svolta dall'Italia nel confronto europeo e accolto con favore la proposta europea sulle *clean corporate vehicles*, che conferma due elementi centrali per il settore della logistica e del trasporto merci: l'assenza di mandati di acquisto obbligatori per le imprese e l'esclusione dei camion dal campo di applicazione del regolamento. Si tratta di scelte coerenti con le richieste avanzate dal settore, volte a evitare obblighi sproporzionati e



non aderenti alla realtà operativa.

Tuttavia, richiamiamo l'attenzione sul fatto che target nazionali eccessivamente ambiziosi possono indurre gli Stati membri ad adottare misure interne fortemente prescrittive, incluse forme indirette di mandato di acquisto o regimi di esenzione selettiva, con il rischio di distorsioni di mercato e di un aumento dell'incertezza per gli operatori.

Non può inoltre essere escluso che, in un simile contesto, alcuni Stati membri possano estendere tali logiche anche al trasporto pesante, nonostante l'attuale esclusione dei camion dal regolamento, determinando un quadro normativo frammentato e penalizzante per le catene logistiche transfrontaliere.

Seguiremo con attenzione l'evoluzione del dossier nel corso del negoziato europeo, ribadendo la necessità di un approccio tecnologicamente neutro e plurale, che consenta una transizione graduale e compatibile con la competitività delle imprese europee.

Guardando ai traguardi raggiunti oggi, possiamo dire con orgoglio che le fondamenta sono solide. Ma la nostra missione non si esaurisce qui: siamo solo all'inizio di un percorso che guarda lontano. Ci attendono almeno altri 80 anni di sfide e di impegno costante per costruire, insieme, un futuro migliore per le prossime generazioni.

# LOGISTICA

## PILASTRO DEL MADE IN ITALY PER IL MIMIT, ORA NUOVI MERCATI E REGOLE UE PIÙ CONCRETE

---

Intervento del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso



“Una significativa assemblea pubblica per celebrare degnamente i primi 80 anni di Confetra. Ottant'anni, otto decenni, quasi un secolo di evoluzione e resilienza in un settore assolutamente centrale, nevralgico per l'Italia e per il suo sviluppo. La logistica e i trasporti, significano decine di migliaia di imprese, con oltre 500mila addetti, che contribuiscono per circa il 9% al PIL nazionale.

I dati recenti confermano la vitalità del comparto. Tecnologie avanzate come l'intelligenza artificiale sono già presenti in molte imprese e contribuiranno significativamente ad incrementarne in modo rilevante l'efficienza e la competitività. La nostra posizione geografica, le infrastrutture portuali e ferroviarie, le nostre eccellenze imprenditoriali e l'elevata qualità del capitale umano ci assicurano ruolo da protagonisti nelle catene globali del valore.

Nel 2025, anno orribile, con conflitti armati intorno all'Europa e guerre commerciali che hanno riguardato anche il nostro continente, siamo comunque andati meglio di altri. L'export è cresciuto del 3,3% e ci siamo affiancati al Giappone come quarta potenza esportatrice globale, anche grazie a voi e al vostro lavoro. L'accordo con il Mercosur, che abbiamo formalizzato e per il quale siamo stati determinanti come Paese, rappresenta una ulteriore importante opportunità per ampliare i mercati e rafforzare la presenza internazionale delle nostre imprese. Quasi 750 milioni di consumatori sono predisposti ai nostri prodotti.



A questo importante e significativo accordo, si aggiunge quello con l'India, che dovrebbe partire a fine 2026. Si tratta di un miliardo e quattrocento milioni di consumatori, di cittadini, che potranno rappresentare nuove occasioni per export e logistica. Dobbiamo aprire nuovi mercati mentre riusciamo a reagire positivamente e meglio di altri.

Sul mercato americano, lo scorso anno, abbiamo smentito i profeti di sventura e l'export italiano negli Stati Uniti è stato incrementato addirittura del 7,2%, molto meglio degli altri paesi europei. Ora dobbiamo rivolgerci a nuovi mercati, quelli degli Emirati, del Golfo, spingendoci lungo la via del cotone, l'India e i grandi Paesi sud-est asiatico, come Malesia, Filippine, Indonesia, Australia consolidando, nel contempo, quelli con il Giappone e con la Corea del Sud. Siamo consapevoli anche delle criticità che riguardano il comparto: una fra tutte è la transizione alla decarbonizzazione che dovrà essere gestita in modo pragmaticamente sostenibile, senza compromettere la competitività delle imprese.

In sede europea ci troviamo impegnati per cambiare radicalmente le folli regole del Green Deal, assolutamente incompatibili con la realtà dei fatti. Sappiamo anche che è necessario il ricambio generazionale e che la carenza di figure qualificate richiedono investimenti mirati in formazione e rafforzamento degli ITS; anche in questo senso le semplificazioni restano prioritarie per accelerare nuovi investimenti e cantieri.

In Europa siamo promotori dei processi di semplificazione e di sburocrazia: l'imperativo è agire e in fretta, perché il tempo in questo caso è già scaduto.

Auguri, dunque, di buon lavoro e credo che, da parte nostra, sia importante sapere che voi ci siete, con tutta la vostra capacità di sollecitarci nel modo più appropriato. Dal canto nostro, noi faremo sempre quanto necessario per sostenere un comparto così strategico per il Made in Italy, per le imprese e il lavoro del nostro Paese”.

# 80 ANNI DI CONFETRA

## UNA TAPPA, NON UN TRAGUARDO

DAL PIANO DEL MARE ALLA RIFORMA DEI PORTI, FINO ALLA SFIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA E DELL'ETS: IL MINISTRO RICHIAMA PRAGMATISMO, FORMAZIONE E PIENO UTILIZZO DELLE RISORSE

---

Intervento del Ministro della Protezione Civile e delle politiche del mare, Nello Musumeci



“Un saluto e un vivo apprezzamento innanzitutto per gli 80 anni della confederazione perché sono una tappa, non un traguardo. Mi hanno insegnato che nella vita non ci sono traguardi, ma soltanto tappe, una dopo l'altra.... Ottant'anni costituiscono una fase importante per il sistema dei trasporti, il sistema della logistica e delle spedizioni in Italia. Credo che abbiamo tutti motivo di compiacimento per centinaia e centinaia di imprese che hanno lavorato dall'immediato dopo guerra e hanno consentito all'economia di crescere e di affidare all'Italia un compito assolutamente strategico, soprattutto nel Mediterraneo.

Ho letto la relazione del presidente di Confetra e mi compiaccio perché è un lavoro assolutamente articolato, critico da alcuni aspetti e improntato a fiducia e a speranza per molti altri aspetti. Il governo Meloni ha affidato al Piano del Mare gli obiettivi

essenziali che caratterizzano l'economia blu. Lasciatemi, per un attimo, fare un accenno alla crescita del volume di merci che lo scorso anno si sono mosse sui mari del mondo. Sono convinto che abbiamo ancora moltissimo da esprimere, pur nell'incertezza di un contesto geopolitico di cui non conosciamo esattamente i possibili sviluppi, pur avendo comunque certezza che in Italia dobbiamo fare i conti con una flessione demografica assolutamente preoccupante e con una costante emorragia di risorse giovanili, risorse sulle quali abbiamo puntato ed investito nella prima fase della formazione senza purtroppo poterne trarre i vantaggi sperati.

Ne sono risultate sfide impegnative, così come impegnativa è la sfida della formazione nella economia blu, in queste nuove professionalità emergenti dal mercato, da quello più vivace, più effervescente. Sono esigenze alle quali l'attuale formazione non riesce a dare risposte soddisfacenti.

Eppure la logistica si muove su uno spettro di concorrenza internazionale, alcune volte perfino spregiudicata, così come si gioca sulla concorrenza internazionale l'effetto della riforma dei porti che abbiamo già portato in Consiglio dei Ministri e che, presto, sarà sottoposto all'esame del Parlamento che, come è giusto e doveroso, potrà esprimere e apportare tutti i contributi finalizzati a rendere questo nuovo ordinamento adeguato ad un contesto temporale assai mutato.

Dobbiamo confrontarci con l'Unione Europea, dobbiamo spiegare meglio e con maggiore determinazione che la transizione ecologica non può essere dettata da pregiudizi ideologici. Abbiamo bisogno di accostarci a questi temi con pragmatismo, con quel pragmatismo e con quella neutralità tecnologica che, purtroppo, l'Europa non ha voluto tenere in considerazio-

ne quando, per esempio, ha applicato l'ETS, che pone in seria difficoltà gli armatori italiani.

Ecco, sono temi sui quali dobbiamo necessariamente confrontarci. Il governo Meloni – come si dice - è sul pezzo. Siamo consapevoli di interpretare le esigenze del mondo imprenditoriale, siamo altrettanto consapevoli che alcune sfide presenteranno difficoltà che oggi appaiono insormontabili, ma la politica si coniuga all'ottimismo e noi dobbiamo essere ottimisti e fortemente determinati perché questa è una fase nella quale l'Italia non può perdere alcun appuntamento, così come non ha perso e non perde, per esempio, l'appuntamento con la straordinaria opportunità rappresentata dai fondi del PNRR.

Si tratta di risorse che non sono state calate come la manna dal cielo, non è denaro gratuito. In gran parte si parla di debiti che i nostri figli e i nostri nipoti si troveranno a dover pagare negli anni a venire, ma ne sarà valsa la pena, proprio perché abbiamo colto l'occasione per migliorare, per adeguare, per rinnovare le infrastrutture, sia materiali che immateriali, con le quali potremo affrontare e vincere la sfida.

Ecco, la vostra confederazione continua a seguire con grande impegno tutto questo, sapendo di avere a fianco un governo che si rende interprete delle vostre esigenze, delle vostre ansie, delle vostre preoccupazioni e che intende partecipare con voi anche alle gioie per le conquiste che sono state finora assicurate e a quelle che conseguirete.

Con questo stato d'animo, da uomo di governo e da ministro per le politiche del mare, desidero augurare all'assemblea pubblica un proficuo lavoro e spero di avere presto ulteriori ragioni ed occasioni per poterci ancora incontrare e salutare personalmente”.

# LOGISTICA, L'ITALIA PUNTA SUL MEDITERRANEO PER GUIDARE LA SFIDA GLOBALE

DAL PIANO MATTEI AL CORRIDOIO IMEC, FINO ALLA RIFORMA DEL SISTEMA PORTUALE E ALL'ACCORDO CON PSA PER GENOVA-PRÀ.

---

30



*“In un momento particolare, negli ultimi anni, abbiamo assistito a una rapida evoluzione della situazione geopolitica a livello internazionale che ha messo in discussione la capacità del nostro sistema logistico di reagire con la dovuta flessibilità ai mutamenti, siano essi politici siano essi climatici. Oggi bisogna ripensare a un modello di logistica nazionale che includa il sistema delle Autorità portuali, includendo anche i retroporti, le reti dei collegamenti ferroviari, aeroportuali, stradali e marittimi.*

*È evidente che in questo momento la centralità del nostro paese nel Mediterraneo, aiutata anche da una forte presenza del governo italiano su tutti gli scenari globali, dimostra, ancora una volta, la capacità del nostro Paese di farsi interlocutore con varie realtà in via di sviluppo. In uno scenario in rapida evoluzione il nostro paese, deve non solo continuare a investire sui mercati tradizionali, ma anche aprirsi a nuovi mercati emergenti e nuovi”.*



Questo *incipit* del videomessaggio inviato dal viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, impossibilitato a partecipare personalmente all'assemblea romana di Confetra, coincidente con il suo impegno di missione istituzionale a Singapore.

"In tale contesto – continua Rixi – si inseriscono iniziative come la nascita del piano Mattei, per uno sguardo rivolto verso l'Africa, come il corridoio IMEC sull'India o come i nuovi e più solidi rapporti instaurati con realtà di primaria importanza, quali Singapore e il Sud America. È evidente che in questo momento c'è una forte attenzione nei confronti del nostro Paese, ma soprattutto c'è la volontà dell'Italia di rimettere in moto il proprio sistema dei trasporti marittimi per portarlo ad essere centrale nel quadro della logistica europea. Per questo l'Italia è stata determinante nell'ultima assemblea dell'IMO, il Paese più votato insieme alla Cina, ma ha anche dimostrato una certa voglia di cambiare alcuni meccanismi a livello europeo.

Prima di tutto la marginalizzazione in cui fino ad oggi l'Europa ha spinto diverse realtà mediterranee. L'ETS, in primis, che è una tassa che rischia di paralizzare e di compromettere l'aumento dei nostri traffici isolando il continente europeo, massimamente il bacino del Mediterraneo, dagli altri continenti di un contesto globale. Il Mediterraneo è un mare su cui viaggia

circa il 23% del commercio globale e che, con l'apertura di nuovi mercati, arriverà presto al 28%, rivolto in particolare all'Africa dove il nostro Paese, sta cercando di portare a casa nuove quote di mercato dai paesi emergenti".

"È evidente – tiene a sottolineare il viceministro – che la riforma del sistema portuale italiano, ideata per creare un'offerta unica nazionale, per digitalizzare i processi, per creare un sistema interconnessione fra porti, interporti e nodi modali, è determinante per un'offerta che, a livello nazionale, potrà uniformare la qualità dei servizi, ma anche la capacità di proiezione della nostra logistica sui nuovi mercati esteri.

Di qui nasce una voglia di condividere con gli operatori del settore quelle linee di sviluppo che nei prossimi anni si articoleranno, non solo nella discussione della proposta di legge di modifica parlamentare in discussione nei prossimi mesi alla Camera, ma anche nella realizzazione di seminari *ad hoc* e di momenti di confronto con il governo finalizzati ad individuare obiettivi comuni sulla base dei quali operare per un rilancio del nostro sistema logistico facendolo diventare il secondo pilastro a livello europeo. È evidente che l'intento di tutto ciò è aiutare i nostri operatori a raccogliere le sfide della logistica internazionale, di vincere per rilanciare il nostro settore e conquistare nuove quote di mercato".

# PACCHI LOW COST E IVA

## IL MEF LAVORA ALLA PROROGA ATTENZIONE DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA ALLE ESIGENZE DEL COMPARTO

---

Intervento del viceministro all'Economia Maurizio Leo



“Per quanto riguarda la materia di mia competenza, come sapete, le tematiche sono sostanzialmente due. La prima è quella che è stata introdotta nella legge di bilancio del 2026, più concernente l'applicazione del carico dei 2 euro sui pacchi di valore inferiore ai 150. Ebbene, su questo punto puntiamo ad ottenere uno slittamento al primo Luglio prossimo, tenuto conto che è necessario aggiornare i software, e quindi mettere in piedi tutte le procedure tecnologiche per rendere operativa tale misura.

Al tempo stesso non possiamo dimenticare che, a livello europeo, si sta ragionando su una direttiva che disciplina la materia, non a livello di singolo paese, ma a livello europeo. Abbiamo perciò colto questa opportunità per differire il termine e per valutare poi il da farsi con gli altri partners europei. L'altro tema, che ritengo essere sicuramente di vostro interesse, è legato a una misura già entrata in vigore.

Essa riguarda quel meccanismo che è oggi lo split payment, vale a dire la possibilità di accordo tra il committente e il soggetto erogante la prestazione, che comporta appunto il versamento dell'IVA da parte del committente in attesa di vedere che succederà dopo, se, cioè, verrà attuata una misura che è contenuta nello stesso provvedimento e che riguarda l'applicazione del reverse charge.

Come sapete, si tratta di una misura che richiede l'autorizzazione dell'Unione Europea, ma ad oggi, sulla base di un accordo ciclico tra committente e prestatore d'opera, è possibile che il committente possa versare l'IVA direttamente all'erario. E questo, mi rendo conto, che può provocare problemi di natura finanziaria al vostro comparto.

Come si può districare questa tematica? Sì. Già stiamo agendo con l'Agenzia delle Entrate per accelerare i rimborsi. Già oggi, in seguito di un

impegno maggiore da parte della stessa Agenzia, è possibile ottenere il rimborso in un arco temporale di circa un paio di mesi, 57 giorni. Io credo che su questo sia possibile dialogare ulteriormente con l'Agenzia delle Entrate con lo scopo di determinare un sistema dedicato e vedere di accelerare ulteriormente il processo dei rimborsi.

In questo modo credo che il problema finanziario da voi rappresentato possa risolversi positivamente. Ecco, mi sono permesso di ricordare queste due tematiche poiché penso interessino maggiormente la vostra categoria. Per il resto, come sapete, da parte del ministero dell'Economia e delle Finanze, dell'intero Governo e mio in particolare, c'è sempre stata tutta l'attenzione possibile verso un settore tanto nevralgico per la nostra economia, che deve essere guardato e seguito con particolare attenzione da parte del decisore politico con tutta l'attenzione che merita”.



# TAVOLA ROTONDA

## CONFRONTO TRA COTTARELLI E TOMMASI

### GLOBALIZZAZIONE, RIFORME E TECNOLOGIA

---



Un'economia globale che continua a crescere nonostante le tensioni geopolitiche, un'Italia più stabile ma ancora frenata da problemi strutturali e un settore logistico che rappresenta una colonna portante del sistema produttivo nazionale. Sono stati questi alcuni dei temi al centro della tavola rotonda che ha chiuso i lavori dell'80<sup>a</sup> Assemblea annuale di Confetra, moderata dal giornalista RAI Roberto Inciocchi, con la partecipazione degli economisti Carlo Cottarelli e Paola Tommasi.



Il confronto ha ripreso molti dei temi emersi nella relazione del presidente della Confederazione, inserendoli in una prospettiva più ampia legata all'economia internazionale, alle politiche industriali e alle grandi trasformazioni tecnologiche.

# L'economia mondiale e la resilienza della globalizzazione

Aprondo il dibattito, Cottarelli ha invitato a leggere con maggiore equilibrio lo scenario economico globale. Nonostante i numerosi shock degli ultimi anni, la crescita mondiale resta su livelli considerati fisiologici.

“Il mondo sta andando sorprendentemente bene”, ha osservato l'economista, ricordando come tra il 2023 e il 2026 il tasso di crescita globale si collochi intorno al 3-3,3%. “Sono i tassi di crescita standard dell'economia mondiale quando non ci sono scossoni enormi”.

Secondo Cottarelli, neppure la cosiddetta guerra dei dazi o le tensioni geopolitiche degli ultimi anni hanno prodotto una frenata significativa del commercio internazionale: “Ci sono stati impatti e sono cambiati alcuni flussi, ma il commercio internazionale continua a crescere”.

Guardando alla storia, l'economista ha ricordato come le grandi fasi di globalizzazione siano state interrotte quasi sempre da eventi bellici. “Prima della Prima guerra mondiale il mondo era molto globalizzato. Anche in epoche molto più lontane – dalla Roma imperiale alla civiltà micenea – il Mediterraneo era uno spazio commerciale integrato. Tutte queste fasi sono state interrotte dalle guerre”.

In assenza di conflitti su larga scala, ha aggiunto, è difficile immaginare un ritorno a un mondo meno interconnesso: “Questi cellulari che abbiamo in tasca, se fossero prodotti interamente qui, probabilmente li pagheremmo il doppio. Questa è la forza della globalizzazione”.

## Il ruolo strategico della logistica

Nel suo intervento, Paola Tommasi ha voluto sottolineare il peso economico del settore rappresentato da Confetra, ricordando come logistica e trasporti costituiscano una parte fondamentale della catena del valore del made in Italy.

Rivolgendosi alla platea delle imprese, l'economista ha parlato di una vera e propria “potenza economica spesso invisibile”, che sostiene l'export e la competitività delle produzioni italiane. “Si parla sempre di moda, design o agroalimentare quando si parla di made in Italy – ha osservato – ma tutto quello che l'Italia produce di bello rimarrebbe nei magazzini se non ci fos-

sero le aziende della logistica”.

Tommasi ha anche invitato a ridimensionare l'allarme mediatico che ha accompagnato negli ultimi anni il tema dei dazi commerciali: “L'impatto dei dazi sull'economia globale e su quella italiana forse è stato più forte sui giornali e nei dibattiti televisivi che nelle imprese”.

Secondo l'economista, in molti casi sono state proprio le aziende a reagire più rapidamente, cercando soluzioni per non scaricare i maggiori costi sui consumatori finali.



## L'Italia tra stabilità e crescita debole

Analizzando la situazione italiana, Cottarelli ha sottolineato i progressi compiuti rispetto alla crisi del debito sovrano di quindici anni fa. “Se confrontiamo la situazione con 15 anni fa stiamo meglio”, ha spiegato. “Allora eravamo visti come l’anello debole dell’euro. Oggi sono pochi quelli che pensano che si possa tornare indietro”.

Un segnale evidente di questa maggiore fiducia è la riduzione dello spread, sceso da circa 600 punti base durante la crisi a livelli intorno ai 60 punti.

Secondo l’economista, anche la gestione dei conti pubblici ha contribuito a rafforzare la credibilità del Paese. Nel 2024, ad esempio, il governo ha registrato entrate fiscali superiori alle

previsioni e ha deciso di utilizzarle per ridurre il deficit.

“È stato quasi un evento epocale – ha osservato – perché il governo ha deciso di risparmiare quelle entrate e chiudere l’anno con un deficit più basso di quello concordato con l’Unione europea”.

Tuttavia la stabilità, ha avvertito Cottarelli, non basta a sostenere la crescita. Dopo il rimbalzo del periodo post-pandemico, l’economia italiana è tornata a espandersi a ritmi modesti. “Nel 2023 abbiamo fatto l’1%, nel 2024 lo 0,7%, e quest’anno forse arriveremo intorno allo 0,6 o 0,7. Numeri bassi, soprattutto se confrontati con altri Paesi del Sud Europa”.

# I problemi strutturali dell'economia italiana

Secondo Cottarelli, le difficoltà di crescita dell'Italia sono legate soprattutto a problemi strutturali che rendono più difficile fare impresa rispetto ad altri Paesi europei. "Se devo fare un elenco – ha spiegato – metto sempre ai primi posti tassazione, burocrazia, giustizia lenta, costo dell'energia e carenza di personale".

Sulla questione fiscale, l'economista ha ricordato come la pressione fiscale italiana sia circa sei punti di PIL più alta rispetto a quella

della Spagna. Ma ridurre le tasse, ha aggiunto, richiede inevitabilmente interventi sulla spesa pubblica. "Tagliare le tasse lo puoi fare solo se tagli la spesa pubblica, altrimenti non è possibile. E tagliare la spesa è politicamente molto complicato".

Per questo motivo, secondo Cottarelli, riforme profonde richiedono spesso un mandato politico esplicito da parte degli elettori.

## Transizione energetica tra ambizione e realismo

Uno dei temi più discussi durante il confronto è stato quello della transizione energetica e dell'equilibrio tra sostenibilità ambientale ed economica. Secondo Tommasi, negli ultimi anni l'Europa ha mostrato una maggiore disponibilità a riconsiderare tempi e modalità della transizione verde. "Prima l'Europa spingeva molto sulla transizione ecologica senza se e senza ma", ha osservato. "Ultimamente invece ha aperto di più all'ascolto degli stakeholder e

anche a qualche correzione".

Cottarelli ha sottolineato però come la questione sia estremamente complessa, perché la competitività delle imprese europee dipende anche dalle politiche adottate nel resto del mondo.

"La decarbonizzazione è costosa", ha spiegato. "Se il resto del mondo non si muove alla stessa velocità si crea uno svantaggio competitivo per le imprese europee".

## L'incognita dell'intelligenza artificiale

Il dibattito si è infine spostato sull'impatto delle nuove tecnologie, in particolare sull'intelligenza artificiale. Tommasi ha espresso una posizione prudente, sottolineando il rischio che un uso eccessivo delle tecnologie possa ridurre lo sviluppo delle capacità umane. "Io non uso l'intelligenza artificiale – ha spiegato – perché ogni informazione che inserisco è un dato che l'intelligenza artificiale usa per migliorarsi".

Secondo l'economista, la creatività e la sensibilità umana restano comunque difficilmente replicabili dalle macchine.

Cottarelli ha invece ricordato come ogni grande innovazione tecnologica degli ultimi due se-

coli abbia aumentato la produttività del lavoro. Tuttavia, ha aggiunto, l'attuale generazione di intelligenza artificiale è ancora molto recente.

"Questo tipo di intelligenza artificiale è una cosa molto nuova, basata sulle reti neurali e su algoritmi sviluppati negli ultimi anni. Non sappiamo ancora quanto potrà cambiare l'economia".

Un'incognita che, come emerso dal confronto, riguarda da vicino anche il mondo della logistica e dei trasporti, chiamato nei prossimi anni a confrontarsi con trasformazioni tecnologiche, geopolitiche e ambientali sempre più rapide.



**DIRETTA STREAMING  
DELL'INTERA MATTINATA**





# confetra

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica



*AssoLogistica*



**IFA**

Imprese Fumigatrici Associate



**FEDERAZIONE  
ITALIANA  
SPEDIZIONIERI  
INDUSTRIALI**



**ANSI**

Logistica integrata



**LIPHE**  
Logistica Integrata Pharma Healthcare



**Pharmacom**  
ITALIA



**FITE**  
FEDERAZIONE  
ITALIANA  
TRASPORTI  
ECCEZIONALI

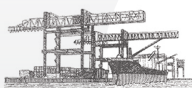


ASOESPRESSI



A. N. T. E. P.

— ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI —



ASSOCIAZIONE IMPRESE  
TRASLOCATORI ITALIANI

[www.confetra.com](http://www.confetra.com)