

# Le sfide per la crescita nel 2023 passano da trasporti e logistica

Asse di Confraspporto con Salvini sul Brennero: “Basta lettere, servono misure più convincenti”. Messina (Assarmatori) chiede per il cluster marittimo “fondi inutilizzati del PNRR per refitting delle flotte” e “decontribuzioni per i nuovi impiegati sulle navi italiane”. Secondo Rixi “Dobbiamo potenziare il settore per non perdere la cultura del mare”

di Marco Valentini

Roma - L'evento organizzato da Confraspporto, presso la sede di Confcommercio, dedicato a “Le sfide per la crescita” è stato un'occasione di incontro tra associati e rappresentanti delle istituzioni, per discutere del futuro dei trasporti e della logistica in Italia.

E l'impressione che si è avuta, confermata anche dalle parole di alcuni protagonisti del dibattito, è che tra la platea, davvero gremita, i leader dell'organizzazione e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ci sia un feeling e una capacità di parlare un linguaggio comune superiori al recente passato segnato da Enrico Giovannini e dal suo Mims (scelta semantica mai digerita fino in fondo).

Sulla luna di miele, inevitabilmente, incide anche il fatto che sono soltanto 96 i giorni trascorsi dall'insediamento del nuovo governo. È evidente, però, che gli imprenditori presenti in sala sentono più vicini al loro mondo il leader del Carroccio e il viceministro Edoardo Rixi, endorsed dal segretario leghista come “risorsa preziosa per voi, in quanto è quello che più e meglio di tutti può dare rispo-



Matteo Salvini e Stefano Messina



Carlo Sangalli

ste perché se ne occupa con efficacia e con competenza da diversi anni”.

Diversi i punti messi sul tavolo da Confraspporto e le risposte individuate come necessarie da fornire per ogni settore rappresentato dall'associazione.

Un iniziale quadro generale è stato dipinto dal presidente di Confcommercio Carlo Sangalli, il quale ha ricordato le principali sfide da affrontare: “La prima è sicuramente quella di valorizzare e rafforzare lo stretto collegamento tra trasporti e logistica con il terziario di mercato, dal commercio al turismo. E proprio questa stagione così difficile ha trovato nella resilienza dei trasporti e della logistica la cerniera decisiva per la crescita e lo sviluppo delle altre realtà economiche e produttive”.

Per quanto concerne la seconda sfida, secondo Sangalli “bisogna allargare e allungare l'orizzonte comune tra terziario e mezzi di trasporto e a ciò si lega la necessità di affrontare seriamente il tema dell'economia del Mare, che si riconnette a quello più generale, della stessa accessibilità, anche turistica, altrettanto importante per la rappresentanza di Confcommercio. Serve una scelta forte di campo, a favore dell'intermodalità, dalle autostrade del mare al combinato ferroviario, insieme a un processo di rinnovo del parco circolante e delle flotte, a cominciare dalle navi e dai traghetti”.

Infine, il terzo pilastro, ovvero quello della “mobilità sostenibile che è la sfida in cui rimane centrale il tema della transizione verde e della sostenibilità tout court, che è assieme ambientale, economica e sociale, oppure non è”.

A entrare, poi, nel vivo dei temi e delle richieste di Confraspporto, è stato Pasquale Russo, segretario generale di Confcommercio e neo-eletto presidente di Confcommercio Campania.

E l'elenco è stato davvero lungo: dal congelamento dei 280 > 10

&gt; 9

milioni di euro stanziati per mitigare l'aumento dei costi nell'autotrasporto, "ci sono i soldi, possibile che non li spendiamo perché non riusciamo a cambiare una norma?", all'estensione al trasporto stradale del sistema ETS e all'entrata in vigore del CII (Carbon Intensity Indicator), "un marasma di regolamentazione in cui ci si chiede, con una politica di penalizzazione, di fare investimenti in assenza, in alcuni casi, di tecnologia".

E, ancora, il tema del Marebonus non rifinanziato, ma "su cui contavano compagnie armatoriali e trasportatori che hanno fatto investimenti", dell'incremento del 25% dei canoni per le concessioni demaniali e marittime e, infine, della riforma della bandiera anche alla luce del recepimento della normativa europea sul Registro Internazionale.

"Adesso noi giochiamo in un campo europeo e bisogna attuare una robusta politica di semplificazione, perché se io armatore posso ottenere il Registro Internazionale anche a Malta e Malta mi garantisce, non più soldi, ma regole più snelle e mi rende la vita meno complicata, vado a Malta. Perciò bisogna lavorare a semplificazioni per la parte armatoriale".

Rimanendo sul cluster marittimo, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ricordando che "il nostro è il Paese all'interno del quale c'è la più grande flotta di navi Ro-Ro e Ro-Pax tra corto e lungo raggio", ha chiesto "di utilizzare quanto fino ad oggi non

ancora fatto del PNRR, perché sulla parte nuove costruzioni e re-fitting vogliamo ulteriormente investire oltre a quanto fatto sino ad oggi con circa 170 milioni del fondo complementare".

Inoltre, ha aggiunto Messina, "chiediamo una decontribuzione per i nuovi impiegati a bordo delle navi italiane, marittimi italiani, cosa che ha consentito 20 anni fa di dare un grande rilancio della marittimità sul trasporto internazionale".

E, dopo aver dato una stoccata all'ex ministro Giovannini reo di "aver aiutato chi fa il processo all'autotrasporto e al trasporto marittimo e di non aver difeso la categoria che in quanto ministro doveva rappresentare", anche il presidente di Federlogistica Luigi Merlo si è concentrato su aspetti legati alla portualità e alla marittimità.

"C'è un documento, che è la Pianificazione dello Spazio Marittimo, che va smontato. Perché quel documento attribuisce poteri al ministero dell'Ambiente e a quello dei Beni Culturali per cui i presidenti di AdSP si troveranno ogni ostacolo per realizzare qualsiasi opera pubblica. Coloro che vorranno operare per l'economia del mare, in sostanza, non potranno muoversi", ha detto Merlo, spostando poi l'attenzione, invece, su quello che "è un altro aspetto fondamentale per il nostro settore: quello crocieristico che sta ripartendo dopo un periodo drammatico. L'Italia sta diventando il principale hub del Mediterraneo, una Florida dal punto di > 11



&gt; 10

vista crocieristico. E le crociere possono essere il volano principale del turismo in questo Paese. Ma abbiamo un hub fondamentale come Venezia che è in questo momento in grandissima difficoltà. Noi vorremmo che quel dossier venisse ripreso, centralizzato e governato, perché Venezia vuol dire gran parte della portualità italiana e dell'Adriatico”.

A entrare a piedi uniti sul tema sempre caldo del Brennero è stato, invece, il presidente di Confrtrasporto, Paolo Uggè: “Le lettere non servono più e, come diceva un presidente della Repubblica (Sandro Pertini), a brigante si risponde con brigante e mezzo. Bene, noi mettiamo dei punti di controllo all'ingresso del nostro Paese e vedremo che il governo austriaco cambierà posizione, si siederà al tavolo e cercheremo di trovare delle soluzioni. La prima, la più logica e immediata, togliere i divieti notturni”, ha detto Uggè, annunciando poi che “sabato 28 incontreremo a Verona i trasportatori, i quali sono stufi del fatto che non vengano trovate soluzioni. La gente ci chiede di andare a bloccare il Brennero, cercheremo di farli ragionare e di trovare delle soluzioni”.

E Salvini, dopo aver preso necessariamente appunti, è intervenuto partendo proprio da qui: “In Europa non è possibile che i trattati valgano per alcuni e per altri no. L'Austria non può danneggiare le imprese degli autotrasportatori. Finora ho portato pazienza, ho scritto lettere e ho incontrato ministri e il Commissario europeo dei Trasporti. Se, però, non riusciamo a risolvere questa situazione con le buone maniere e con i tavoli di confronto tecnico vi aspetto e ci andiamo insieme al Brennero, perché per noi questa è concorrenza sleale”.



Pasquale Lorusso

Il ministro ha poi annunciato “un tavolo che metta al centro la logistica, che non può essere solo parola da convegno, e la sostenibilità che non deve diventare una ghigliottina” e ha, infine, lanciato i segnali contro la decisione europea di mettere fuori gioco gli automezzi con motori a combustione interna dal 2035: “Un suicidio che danneggia l'industria europea e italiana e che avvantaggia solo quella cinese. Io mi domando se dopo il Qatargate a Bruxelles non emergerà anche un Chinagate”.

A entrare nel vivo di tutti i temi emersi durante il dibattito, però,



Edoardo Rixi

è stato Rixi, il quale ha voluto iniziare le sue riflessioni ricordando che “Il settore ferroviario dovrebbe essere la spina dorsale del trasporto intermodale nazionale e, invece, fa fatica ad apportare interventi strategici come, ad esempio, i corridoi TEN-T di cui si parla da anni”.

Il viceministro, poi, ha puntato il dito contro “una cultura che si sta affermando, per la quale un ragazzo di 20-25 anni ritiene possibile vivere senza lavorare. Per contrastare questa mentalità, che potrebbe creare gravi problemi ai giovani in futuro, bisogna prevedere norme che instillino in loro la voglia non tanto di lavorare in Italia o in aziende italiane, ma proprio di lavorare. La cultura del lavoro deve essere agevolata. Certo, a delle condizioni che consentano di lavorare. Quindi, ad esempio, per quanto riguarda l'autotrasporto bisogna tenere presente che devono essere realizzate delle aree di sosta attrezzate e degli autoparchi. Non si possono verificare delle situazioni nelle quali spesso gli autisti sono costretti a operare in condizioni non accettabili in tempi moderni”.

Passando poi a discutere del cluster marittimo e dei lavoratori impiegati nel settore, l'esponente leghista di Genova ha detto: “Abbiamo bisogno di potenziare il settore mare, perché non è possibile allontanare i giovani dalla marittimità. Noi se andiamo avanti coi numeri che abbiamo, tra 20 anni non avremo più un imbarcato italiano. E non lo sottolineo perché sia un nazionalista di per sé, ma perché è evidente che se perdiamo la capacità e la cultura del mare, faremo poi fatica a trovare manager che capiscano quali sono le caratteristiche che deve avere una nave e faremo fatica a mantenere competitive le nostre aziende. Abbiamo bisogno di creare dal basso la linfa e di far diventare certe professioni appetibili. Abbiamo bisogno, quindi, di aprire un tavolo sui marittimi, garantendo loro gli stessi diritti che ha chi lavora in altri settori”.

E, a proposito del rincaro dei canoni accessori, infine il viceministro ha sostenuto come sia “dannoso che l'operatore non sappia di anno in anno quanto deve pagare di canone, perché ci possono essere delle variabili per noi indipendenti che gli fanno schizzare il canone del 25%. Come fa a fare un piano industriale? In prospettiva il rischio è che noi siamo identificati dagli investitori esteri come Paese non affidabile dal punto di vista economico”.

# Rinnovo delle flotte navali, querelle sui (tanti) fondi non assegnati

L'appello polemico della Onlus Cittadini per l'Aria: "Se gli armatori non si preoccupano dell'ambiente, il Ministero usi i fondi per decuplicare i controlli sui fumi delle loro navi"

La replica secca degli operatori (Confitarma e Assarmatori): "Risorse importanti e certo da non disperdere, ma occorre una nuova procedura meno penalizzante per poterne beneficiare"



Non è una novità il fatto che dei 500 milioni di euro stanziati con il Fondo complementare al PNRR e destinati al rinnovo della flotta italiana, tramite costruzione di nuove unità o refitting di quelle esistenti, circa 336 milioni di euro (ovvero i due terzi), al termine della procedura, non siano stati assegnati. Risorse ingenti davanti alle quali si apre l'interrogativo su quella che sarà la loro destinazione, anche se su un punto sono tutti più o meno d'accordo: "Quei soldi non devono essere sprecati".

La diversità di vedute, tuttavia, è su come utilizzarli.

La Onlus 'Cittadini per l'Aria, tramite una nota della presidente Anna Gerometta, ha invitato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "a destinare una quota significativa dell'ingente residuo finanziario dal decreto garantendo le risorse necessarie almeno a decuplicare il numero dei controlli ambientali sui fumi delle navi, da realizzarsi anche a mezzo di droni, detti 'sniffers', come già accade in molti porti europei". Nella stessa comunicazione, tuttavia, le associazioni che fanno parte di 'Facciamo respirare il Mediterraneo' - rete attiva nei porti italiani impegnata per la riduzione dell'impatto dell'industria navale su salute, clima e ambiente - fa sapere di aver chiesto anche al Dicastero di Porta Pia di "emanare un provvedimento integrativo per l'assegnazione dei fondi non ancora stanziati con l'obiettivo di un rapido miglioramento delle prestazioni ambientali della flotta italiana".

"Gli armatori chiedono ripetutamente al Ministero sostegno per finanziare la transizione ecologica della loro flotta. Ora che quest'ultimo ha finalmente provveduto con il Fondo complementare al PNRR, è incomprensibile come questi si lascino inutilizzati, dimostrando disinteresse per l'impatto ambien-

te della loro industria e la salute dei cittadini e rischiando che questi fondi vengano devoluti ad altri settori", aggiunge Enzo Tortello, presidente di Ecoistituto di Reggio Emilia e Genova e Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-Ovest.

Ma a sentire ambedue le associazioni armatoriali la questione è più complessa di ciò che può sembrare.

Confitarma, commentando a caldo le risultanze del provvedimento a inizio anno - dunque prima dell'interpello della Onlus - aveva evidenziato che "tali risultati non vanno attribuiti ad una mancanza di interesse dell'armamento verso tale sistema di incentivazione ma, piuttosto, ad alcuni vincoli previsti per l'accesso che hanno escluso un'importante quota della flotta operata dall'armamento nazionale. Tra le maggiori criticità riscontrate vanno sicuramente annoverate la previsione di un vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo dell'unità oggetto di incentivazione e l'obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di refitting, solo nei cantieri europei". La stessa Confederazione, guidata da Mario Mattioli, aveva chiesto al Governo "di adottare al più presto le azioni necessarie affinché le risorse residue non vengano disperse".

E non si discosta di molto la visione di Assarmatori: "La mancata parziale assegnazione dei fondi ad esito della procedura si deve prevalentemente all'obbligo di aderire alle stringenti regole dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato. Gli armatori stanno già facendo quanto occorre per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, tanto che è già in essere un tavolo di lavoro presso lo stesso MIT per far sì che le risorse non assegnate non vengano disperse ma rimangano assegnate al trasporto marittimo e possano essere redistribuite grazie ad una seconda procedura, che possa assegnare la residua disponibilità proprio in tale ottica. Questo sarà inoltre un volano per gli investimenti e per l'occupazione italiana, particolarmente rilevante nei servizi dei traghetti da e per le isole" è stato il commento da parte dell'associazione presieduta da Stefano Messina.



**MARITIME ACADEMY ITALY**

Your trusted partner for maritime training

[Learn more >](#)



# Nasce la Scuola di Alta Formazione per Medici di Bordo

Il progetto è stato presentato presso la sede di Arenzano (Genova) della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ed è sostenuto da Assarmatori e dal Ministero della Salute

Nel settore marittimo e nel mondo dei trasporti, in maniera più generale, si sta facendo sempre più strada l'esigenza di avere dei professionisti, di ogni ordine e grado, formati nella maniera migliore possibile. È recentissima la notizia, ad esempio, che lo scalo livornese sia al lavoro per la creazione di un [ITS interamente dedicato alla logistica e ai trasporti](#), ma da questo punto di vista sono tanti i territori italiani che non vogliono farsi scappare l'opportunità di poter dare vita a progetti che siano funzionali alla creazione di una formazione mirata e di qualità.

È questo il caso della nuova Scuola di Alta Formazione per Medici di Bordo, inaugurata presso la sede di Arenzano (Genova) della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile. Il progetto, sostenuto in prima battuta da Assarmatori, dal Ministero della Salute e dalla stessa Accademia della Marina Mercantile, ha trovato fin da subito solidi partner nell'Università degli Studi di Genova, nel Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta, nel Centro Internazionale Radio Medico (CIRM) e nell'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera (USMAF). L'inaugurazione della Scuola di Alta Formazione, intitolata alla memoria di Teresa Cavallero, ha visto anche la partecipazione del Ministro della Salute, Prof. Orazio Schillaci. Nel corso dell'inaugurazione sono intervenuti il Comandante Leonardo Deri in rappresentanza della Capitaneria di Porto di Genova, il Prof. Alessandro Bonsignore, Docente di Medicina Legale dell'Università di Genova, il Dott. Angelo Gratarola, Assessore alla Sanità della Regione Liguria, il Dott. Carmelo Cassibba, Presidente del Consiglio Comunale di Genova, il Dott. Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'On. Prof. Susy De Martini, Coordinatrice Scientifica



del Corso, ed il Prof. Eugenio Masolo, Presidente Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile. L'avvio dell'Alta Scuola di Formazione per Medici di Bordo è stato reso possibile grazie al contributo delle Compagnie di navigazione Moby, Tirrenia, Toremar, GNV e Caronte&Tourist Isole Minori.

A chiudere la mattinata gli interventi del Dott. Simone Bazurro, Dirigente Medico Anestesista e Rianimatore e Direttore regionale del CISOM (Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta) e del Prof. Alberto Zangrillo, Professore Ordinario di Anestesia e Rianimazione e Prorettore per le attività cliniche, Università Vita-Salute San Raffaele. L'obiettivo del corso, che ha già preso il via presso Villa Figoli des Geneys, ad Arenzano, è quello di fornire le nozioni e le informazioni avanzate per la gestione del paziente critico in situazioni a basse o medie risorse e in ambiente remoti come può essere quello di una nave. Al termine, i partecipanti - il cui requisito di accesso è la Laurea in Medicina e Chirurgia

con la priorità per i medici specializzati in Anestesia e Rianimazione e in Medicina di Emergenza - riceveranno le certificazioni necessarie a svolgere la professione a livello nazionale e internazionale.

“L'inaugurazione dell'Alta Scuola di Formazione per Medici di Bordo è un momento estremamente importante non solo per noi, ma sono convinto anche per l'armamento italiano nel suo complesso. Sono infatti ben note le difficoltà che le Compagnie di navigazione che effettuano servizi passeggeri hanno incontrato, nel recentissimo passato, per reclutare queste figure. Difficoltà dovute esclusivamente alla carenza di medici, abilitati, supplenti e medici in generale disposti ad imbarcare senza libretto di navigazione, rispetto al reale fabbisogno. Fatto che attesta l'inefficienza dell'attuale impianto normativo e di un sistema di regole che, per come congegnato, non può più garantire l'effettiva organizzazione del servizio e di conseguenza assolvere alle finalità per le quali lo stesso fu istituito alla > 57

&gt; 56

fine dell'800", ha sottolineato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, che ha, poi, proseguito: "Per questo si è reso necessario un ricambio generazionale. E in quest'ottica abbiamo ideato e realizzato l'Alta Scuola di Formazione per Medici di Bordo che ha finalmente preso il via. Per quanto importante, si tratta di un 'calcio d'inizio'. Siamo infatti alla prima edizione, cui ne seguiranno altre nei prossimi mesi e anni. Un modo di dare una risposta concreta, congiunta e coordinata a una necessità reale e impellente, quale quella di garantire la salute

e la sicurezza di chi naviga, siano essi passeggeri o membri dell'equipaggio". "La cerimonia inaugurale ha segnato un momento importante per l'armamento e per la bandiera italiana. Oltre a quanto già saggiamente detto dal Presidente Messina, l'avvio di questa Scuola di Alta Formazione è anche indice di quanto di positivo si possa creare in termini di formazione di eccellenza grazie a partnership strategiche. Una strada su cui l'Accademia della Marina Mercantile ha investito molto, e che vede oggi solo un primo passo per azioni congiunte anche future", ha

affermato Eugenio Massolo, Presidente della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile.

"Sono felice che questo importante progetto di formazione abbia preso il via. Formeremo ottimi medici di bordo che sapranno prendersi cura delle diverse decine di milioni di passeggeri che ogni anno usufruiscono del trasporto marittimo in Italia e dei membri degli equipaggi che necessitano della migliore assistenza possibile", ha concluso, infine, Susy De Martini, Coordinatrice scientifica dell'Alta Scuola.

## Il Gruppo Messina festeggia il primo anniversario del suo Comandante più giovane

La Ignazio Messina & C. ha celebrato il primo anniversario del passaggio al Comando di Andrea Massimo Caselli, il più giovane Comandante della sua flotta.

Classe 1988, il Comandante Caselli ha iniziato la sua carriera con compagnia nel 2007, imbarcando con il grado di Allievo Ufficiale di Coperta sulla M/V Jolly Grigio.

"Durante i 16 anni con la nostra società ha prestato servizio su diverse 'generazioni' di Jolly, assistendo ad una importante evoluzione della tecnologia presente a bordo e al conseguente miglioramento delle performance delle navi sia sotto il profilo operativo che ambientale. Ha avuto, inoltre, modo di conoscere e confrontarsi con molti professionisti, alcuni dei quali sono diventati amici anche al di fuori della vita in mare", fa sapere la società tramite i propri canali social.

Attualmente imbarcato sulla M/V Jolly Quarzo, Andrea Massimo Caselli ha fornito un resoconto del suo primo anno da Comandante: "È stato un periodo sfidante ed emozionante. Sono felice e orgoglioso di aver raggiunto il mio obiettivo professionale,

al quale ho aspirato dal primo giorno da Allievo e riconosco di avere sicuramente qualche capello bianco in più dovuto alle responsabilità derivanti dal mio ruolo. Tuttavia ammetto che nella vita si ha sempre la possibilità di apprendere qualcosa di nuovo e non bisogna mai affrontare nessuna situazione con superficiali-

tà. Per questo custodisco da tempo un consiglio che mi fu dato anni fa che recita 'non esistono cattivi equipaggi, solo cattivi Comandanti', al quale se n'è aggiunto di recente uno nuovo, datomi da un grande uomo poco dopo il mio passaggio al Comando per cui 'i veri gradi sono quelli che ti riconoscono gli altri'".

