

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

Asse di Conftrasporto 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”

26 GENNAIO 2023 10:41



di Marco Valentini

Roma - L'evento organizzato da Conftrasporto, 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, endorsato dal segretario leghista come "risorsa preziosa per voi, in quanto è quello che più e meglio di tutti può dare risposte perché se ne occupa con efficacia e con competenza da diversi anni".

Diversi i punti messi sul tavolo da Conftrasporto 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 Confrtrasporto, è stato Pasquale Russo, segretario generale di Confcommercio e neo-eletto presidente di Confrtrasporto Campania.



E l'elenco è stato davvero lungo: dal congelamento dei 280 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 refitting 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 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 Conftrasporto, 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”.

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 strali 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, 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”.

- **SHIPPING**