



SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza



5 NEW

6 NEW

3 NEW

3 NEW

SHIPPING

LOGISTICA

PORTI

ENERGIA

RUBRICHE

Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

LOGISTICA

PORTI

Conftrasporto, 10 anni di Forum tra bilanci e battaglie ancora da vincere

Russo attacca sulle misure europee per la sostenibilità e chiede maggiore ascolto sulla riforma dei porti. Salvini rincara la dose sulla questione ambientale: “Il Green Deal va cancellato” e promette un’accelerazione sulle nomine dei vertici di

CO

Iscriviti
alla nostra
Newsletter!

ISCRIVITI →



di Marco Valentini

Roma - L'apertura dell'edizione 2025 del Forum Confraspporto-Confcommercio non poteva che essere dedicata a una riflessione sui risultati raggiunti e sul percorso tracciato negli ultimi 10 anni. E così è stato, con i saluti del Presidente di Confcommercio Carlo Sangalli e con il leader di Confraspporto, Pasquale Russo, che si è detto particolarmente orgoglioso di celebrare un anniversario importante, a coronamento di un cammino che ha visto crescere la compagine associativa e ampliarsi la rappresentanza a tutti i segmenti del settore.

E, tra un ringraziamento e l'altro ai tanti che hanno contribuito al successo, tra i quali i citati Fabrizio Palenzona e Paolo Uggè, il Presidente non ha rinunciato alla sua consueta vis polemica, indirizzata, come già accaduto in passato, nei confronti di un'altra associazione (di cui non ha fatto il nome, ma il riferimento ad ALIS era piuttosto esplicito). Nel dire che quando l'iniziativa è stata concepita nel 2015 non era previsto che divenisse un appuntamento fisso, infatti, Russo ha infilato diverse stoccate: "Non avevamo intenzione di fare ulteriore cinema, come tanti ancora continuano a fare. Vediamo manifestazioni organizzate da pseudo-associazioni alle quali partecipano in massa politici e in cui si fanno arrivare tanti studenti e si riempiono le sale. Quello però è cinema, appunto, e noi facciamo un altro mestiere".

"Quando abbiamo promosso questo Forum, infatti, siamo partiti dall'idea che il settore a cui appartengono le nostre imprese può essere paragonato al respiro, di cui nessuno si accorge ma che è indispensabile - ha proseguito il numero uno di Confraspporto - In questi 10 anni trascorsi il mondo è cambiato completamente e il nostro comparto ha dovuto affrontare una crisi dopo l'altra, dall'emergenza pandemica alle guerre che hanno ridisegnato rotte e catene del valore. Nonostante questo le aziende hanno dimostrato resilienza e continuato



Scarica
l'ultima
Rivista in PDF

DOWNLOAD →



GLI SPECIALI



**Speciale 3rd
Maritime
Symposium**



Archiviata la pratica delle celebrazioni e tolto qualche sassolino dalle scarpe, Russo è poi entrato dentro i temi che stanno più a cuore all'associazione, alcuni dei quali affrontati [già nel corso della conferenza stampa che aveva dato il via ai lavori](#), altri su cui ha posto l'accento rivolgendosi direttamente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che come ogni anno ha

partecipato all'evento.

“Durante la consultazione che il Governo ha fatto sulla Legge di bilancio, è emerso il tema dei SAD, i sussidi ambientalmente dannosi. Come sapete, tra questi rientra anche la sterilizzazione delle accise per l'autotrasporto. Ebbene, ho detto con garbo ma con altrettanta fermezza che, se qualcuno avesse in mente di tagliare o eliminare questa misura - magari su spinta dell'Unione Europea - nel Paese si creerebbe più di qualche problema”, ha scandito il Presidente di Conftrasporto, aggiungendo che “la forza di rivendicazione della nostra associazione dell'autotrasporto, della FAI, continuerebbe a farsi sentire e a ricordare che il comparto è già penalizzato nel contesto europeo. Non avremmo assolutamente bisogno di un ulteriore stangata. Non ce lo possiamo permettere, non se lo possono permettere gli imprenditori e non può farlo il Paese”.

Toccato questo punto, Russo ha poi virato sul vero focus dell'evento di quest'anno, ovvero quello delle conseguenze che l'ETS sta provocando sul settore, e su come impatterà in maniera ancora più decisiva una volta a regime e quando sarà esteso all'autotrasporto, a partire dal 2027. Cercando e trovando una sponda nel leader del Carroccio, il leader dell'associazione ha sottolineato: “Combattiamo ormai da tempo con tutto il sistema dell'ETS e della pseudo-politica ambientale della Commissione Europea. Attualmente l'ETS non si applica a tutti i settori, ma ad oggi ha prodotto a livello comunitario un gettito fiscale che va dai 6 agli 8



**Speciale
Tashkent,
Uzbekistan**

perché nel mondo è aumentato il ricorso alle fonti fossili”.

Restando in tema, poi, Russo ha rincarato la dose: “Ma è possibile che non si sia riusciti a esentare Sardegna e Sicilia dall’ETS, come invece accaduto per le isole greche? Molta della merce che proveniva dalla Sardegna non arriva più perché non è competitiva. Questa è una battaglia che va combattuta con grande forza”. E ancora: “Se in Italia l’ETS ha generato un gettito va dai 2,5 ai 3 miliardi di euro, per quale motivo non restituire al sistema delle imprese quei soldi per consentire di fare investimenti in efficientamento energetico? Il Ministero dell’Economia mi pare che da questo orecchio non ci senta”.



Passando al contenuto della bozza del disegno di legge sulla riforma dei porti, circolato in questi giorni, il numero uno di Confrasperto ha prima manifestato il fastidio per “aver saputo tutto dai giornali” e poi ha sottolineato: “Noi sappiamo che la riforma del sistema portuale è agganciata al PNRR e che, quindi, deve avere i tempi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Essendo stretti i tempi non

vorremmo che questo fosse un elemento che porta alla compressione del dibattito. Noi che investiamo nei porti abbiamo il diritto di dire la nostra. Credo che sia anche utile al Governo conoscere le nostre idee. Ora si parla di una Autorità Portuale Spa. Noi siamo affezionati al MIT, quindi se deve esserci, come è normale, un ente che governa la pianificazione preferiremmo che fosse il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dopodiché, stando a quello che abbiamo letto, non ho trovato una parola sul lavoro portuale. Se depotenziamo le AdSP, sui territori cosa succede al lavoro portuale? Cosa accade al regolamento sulle concessioni? Sono tutti temi inevasi e rispetto ai quali siamo preoccupati”.

ripetuto più volte che il problema del reclutamento dei conducenti è legato alla durezza del lavoro, al disinteresse dei giovani e a tante altre cause note. Ma perché dobbiamo renderne ancora più difficile l'accesso a chi vuole davvero fare questo mestiere? È possibile che nel 2025 siamo ancora tra i pochi Paesi europei in cui per ottenere la CQC (Carta di Qualificazione del Conducente; *ndr*) serve un corso di 6 mesi e un esame lungo e complicato, mentre altrove si è semplificato tutto?”.

“Gli altri Stati stanno stringendo accordi con Paesi extra-UE - ha proseguito il leader dell'associazione - seguendo una logica che il nostro ordinamento già prevede per portare in Italia lavoratori che hanno un contratto e una residenza. Ma bisogna ampliare l'elenco dei Paesi con cui riconosciamo la convertibilità delle patenti: non può restare limitato solo ad alcune aree del Nord Africa, dove già è difficile reperire personale. E poi, perché non consentire - come fanno altrove - che un candidato che si trova nelle Filippine possa svolgere l'esame per la CQC direttamente lì, una volta ottenuto il contratto di lavoro? Invece oggi lo facciamo venire qui per sei mesi, senza che conosca la lingua e senza potersi formare in modo efficace. È un sistema che non funziona”.

E, ancora: “Dobbiamo semplificare il corso, mantenendo l'obbligo dell'esame ma rendendolo più mirato, e consentire la formazione anche a distanza. Perché con i soli lavoratori italiani non ce la facciamo più. Lo Stato lo ha già fatto nel settore sanitario, attivando percorsi per infermieri e medici provenienti da Uruguay e Argentina. Perché non applicare lo stesso principio al trasporto? Da questo punto di vista - ha concluso - c'è una sottovalutazione che non aiuta nessuno”.

Ed è da questo tema che è partito Salvini una volta salito sul palco, rimarcando che “ci stiamo lavorando da tempo non solo per l'autotrasporto, ma per tutti: dai diciottenni fino a chi deve rifare la patente a 50 o 60 anni. Entro la fine del mio mandato voglio un esame più moderno, aggiornato, giusto e semplice, che non sia una lotteria. L'ho provato personalmente: oggi è più difficile di un esame universitario”.

Ma è sulla questione ETS, Green Deal europeo e ambientalismo, come d'abitudine, che il titolare del Dicastero di Porta Pia è stato un fiume in piena: “Leggere le ultime dichiarazioni di Ursula von der Leyen suscita in me 2 reazioni. Da una parte provo una piccola soddisfazione nel vedere che, tardi ma finalmente, si accorgono dei

hanno castrato l'economia europea in nome di una transizione verde che si è rivelata un suicidio. Le emissioni dell'UE rappresentano solo il 6% del totale mondiale. E adesso la baronessa von der Leyen si rende conto che forse abbiamo aiutato i cinesi. O è incompetenza o è malafede. Entrambe non ce le possiamo permettere alla guida dell'Unione Europea”.



“Il Green Deal è una c.....a. Non serve un approccio più morbido o progressivo: va cancellato, va azzerato. Se al Consiglio europeo dei Trasporti, il 4 dicembre, mi proporranno questo approccio sull'ETS 2, sarò maleducato e volgare, perché uno schianto non può essere progressivo”.

Sul fronte portuale Salvini non ha detto molto sulla riforma, di cui lascia parlare più il suo vice Edoardo Rixi a cui è stato delegato il dossier, limitandosi a sottolineare la necessità di “avere una cornice comune per evitare che le 16 Autorità portuali investano senza un coordinamento perché ogni scalo deve avere la sua vocazione”, ma è entrato nel merito della questione nomine ai vertici delle AdSP: “Conto che le nomine dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, da me indicate da mesi e da mesi ferme in Commissione al Senato per motivi che mi sfuggono, o vengono partorite dal Senato in questi giorni o vengono partorite dal Ministro. Perché la pazienza ha un termine”.

Incassato il plauso di Russo sulla gestione dei rapporti con l'Austria per la situazione al Brennero, inoltre, il Vicepremier ha ribadito l'intenzione di non ammorbidire la linea: “Ho incontrato il nuovo Ministro austriaco e ho detto chiaramente: o ritirate i divieti o andremo fino in fondo alla Corte di Giustizia Europea. Non ritirerò il ricorso: i regolamenti UE garantiscono la libera circolazione delle persone e delle merci e l'Austria, con la scusa dell'ambiente, sta solo proteggendo le proprie imprese”.

ancora in attesa del via: “Al Brennero i lavori sono all’80% e il tunnel sarà operativo tra il 2032 e il 2033, riducendo il tempo di percorrenza da Monaco a Milano da 7 a 3 ore. Anche il triangolo industriale Milano-Torino-Genova cambierà volto e tornerà ad essere uno dei cardini in Europa, con la TAV, il Terzo Valico, l’interporto di Alessandria e la diga foranea di Genova. Sul Ponte sullo

Stretto attendiamo in questi giorni il via libera della Corte dei Conti: se arriverà, entro novembre partiranno i primi cantieri. Passare da 3 ore a 15 minuti per attraversare lo Stretto cambierà la vita a migliaia di persone e renderà il sistema logistico più efficiente e sostenibile”.

Terminato il ‘botta e risposta’ tra Salvini e Russo, i lavori del Forum sono proseguiti scanditi dal susseguirsi di diverse tavole rotonde, ognuna concentrata su un focus. Il primo dibattito, dedicato all’approfondimento dello scenario geopolitico ed economico in continuo mutamento tra guerre e dazi, è stato animato da Paolo Magri, Presidente del comitato scientifico di ISPI; Gregorio De Felice, Capo economista di Banca Intesa; e Loredana Federico, Capo Economista Italia di Unicredit.



Al panel successivo, intitolato ‘La sostenibilità è sostenibile?’, hanno invece partecipato Giulia Cosulich, ESG-Corporate Director di Fratelli Cosulich; il Presidente di Assarmatori Stefano Messina; Andrea Di Stefano, Head of Regulatory Affairs and Market Design di Enilive, Ferruccio Resta, Presidente del MOST; e Valentina Lener, Direttore Generale Aeroporti 2030.

di ribadirlo. A rischio, infatti, sono elementi imprescindibili per la competitività dell'intero Paese: il transhipment contenitori, i collegamenti con le isole maggiori e minori, i servizi delle Autostrade del Mare dove noi armatori italiani siamo leader a livello globale. Assurdo mettere in discussione tutto questo senza alcun beneficio reale in termini di decarbonizzazione”.



Cosulich, dal canto suo, ha rimarcato il fatto che è arrivata in azienda dopo un'esperienza di 12 anni come consulente ESG, un doppio background che oggi prova a tenere insieme nella gestione del gruppo di famiglia. Tentando di rispondere all'interrogativo che poneva il panel, ha poi sottolineato: “Credo che una delle caratteristiche più importanti per rendere la sostenibilità anche economicamente sostenibile sia la solidità e

la volontà di investimento. In Fratelli Cosulich non distribuiamo gli utili: li reinvestiamo nello sviluppo dell'azienda, in nuove tecnologie e progetti innovativi. È una scelta che riflette lo spirito imprenditoriale della famiglia”.

Parlando di tassonomia europea, poi, ha spiegato: “Ricordo che, leggendo i testi insieme ai nostri tecnici, ci siamo resi conto che in molti casi erano semplicemente inattuabili. È stata una grande occasione mancata. Ma sono convinta che, prima o poi, la tassonomia verrà rivista e migliorata. Ci vorranno 2, 5, forse 8 anni, ma quando ci arriveremo, chi avrà investito per tempo e potrà dimostrarlo a bilancio avrà un vantaggio competitivo”.

La terza tavola rotonda, intitolata 'L'Italia inaccessibile', ha visto la partecipazione di Paolo Uggè, Presidente FAI ed ex numero uno di Conftrasporto; Leonardo Lanzi, CEO di Lanzi Trasporti; Bruno Chiari, Amministratore Delegato di A4 Holding e Autostrada Brescia Verona Padova; Pere Pedrosa, Past President di IRU

POLITICA DEI TRASPORTI

ASSOCIAZIONI

Lascia un commento

Commento

☐ accetto la [privacy policy](#).

COMMENTA

Potrebbe interessarti anche



SHIPPING

I marittimi del diporto lo sottolineano a gran voce: “Serve più formazione”

Durante il convegno ‘I marittimi del diporto: titoli, mercato e contrattualistica’, tenutosi a Viareggio, è stato posto l’accento anche su titoli, salute, tutele, tecnologie e transizione energetica

29 GENNAIO 2025 ALLE ORE 18:00

S2S+ SHIPPING

d’Amico prevede un altro anno positivo per il settore tanker

Il CEO di DIS Balestra di Mottola fa il punto sulle prospettive del settore e sulle strategie della compagnia, intenzionata a sfruttare i benefici dell’attesa crescita del mercato spot

7 FEBBRAIO 2025 ALLE ORE 13:00

S2S+ SHIPPING LOGISTICA

Inizio promettente per il nuovo servizio intermodale di Ignazio Messina & C.

La compagnia di navigazione genovese ha inaugurato con successo il nuovo collegamento tra Segrate e Duisburg, garantendo consegne door-to-door entro un raggio di 50, 100 e 150 km

25 FEBBRAIO 2025 ALLE ORE 17:35

Area

[Shipping](#)
[Logistica](#)
[Porti](#)
[Energia](#)
[Rubriche](#)

Contenuti

[Riviste](#)
[Gli Speciali](#)
[Eventi](#)
[Podcast](#)
[Video](#)
[Foto](#)

Utilità

[Privacy Policy](#)
[Pubblicità](#)

