

INTERVISTA

Messina (Assarmatori): “L’Italia non può fallire l’appuntamento col Pnrr”

“All’interno del Piano ci sono importanti poste che riguardano proprio la logistica. Fra queste la nuova diga foranea del porto di Genova, ma abbiamo parlato di ferrovia e allora non possiamo dimenticarci che in capo a Rete Ferroviaria Italiana ci sono rilevanti capitoli di spesa”

03 Maggio 2023 alle 18:032 minuti di lettura



Stefano Messina (presidente di Assarmatori)

Quale è l’attuale stato di salute, a suo giudizio, del sistema logistico italiano? «Ritengo sia difficile se non impossibile – dice **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** - scattare un’istantanea omogenea di tutto il sistema logistico del Paese. Ci sono aree dove le cose funzionano bene, pur essendo ancora migliorabili, e altre aree dove invece servono grandi investimenti e la conseguente messa a terra di infrastrutture in grado di far compiere un decisivo salto di qualità. Pensiamo ad esempio a Genova, il primo porto italiano, che condensa in sé diversi di questi aspetti: parliamo di un’area a forte vocazione logistica, con alcune eccellenze, ma nella quale sono necessari e non più rinviabili interventi cruciali per far sì che l’intero sistema portuale possa continuare a competere ad alti livelli e far crescere i suoi numeri, sia in termini di merci sia in termini di passeggeri. Penso ad opere che riguardano l’accessibilità nautica del porto stesso, come la nuova diga, perché la logistica parte dalla

nave, e a quelle che mirano ad implementare la quota di merce che viaggia su ferrovia, quindi Terzo valico e nodo cittadino».

Come sta cambiando e come potrà ancora cambiare il settore attraverso gli investimenti previsti nel Pnrr?

«All'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) ci sono importanti poste che riguardano proprio la logistica. Fra queste, appunto, rientra quella relativa alla nuova diga foranea del porto di Genova, ma abbiamo parlato di ferrovia e allora non possiamo dimenticarci che in capo a Rete Ferroviaria Italiana ci sono rilevanti capitoli di spesa. Si tratta senz'altro di un'occasione da non perdere per rendere il sistema logistico italiano più efficiente e quindi competitivo con quello degli altri Paesi. La sfida, adesso, è quella di non perdere neanche un euro degli stanziamenti che sono stati destinati all'Italia e neanche un giorno di tempo. Non è affare di poco conto, tutt'altro: sul governo pesa una grande responsabilità ma sono anche convinto che tutto il sistema Paese sia consapevole dell'importanza della posta in palio e stia lavorando per non lasciarsi scappare questa unica occasione».

Quale deve essere il ruolo dei porti e dei retroporti nella catena logistica del futuro?

«I porti svolgono già un ruolo chiave e d'altronde non potrebbe essere altrimenti, ma voglio ribadire ancora una volta che la catena logistica parte dalla nave: nel 90% dei casi è il trasporto marittimo a garantire lo spostamento delle merci; fenomeni come il nearshoring e reshoring, di cui si fa un gran parlare, potranno funzionare solo se coordinati in modo razionale con la programmazione di rotte e di navi. Un analogo approccio di coordinamento globale dovrà riguardare il ruolo degli interporti e dei retroporti, insostituibili "polmoni" per far sì che nei terminal si possano lavorare anche le navi dotate della più ampia capacità, senza fenomeni di congestione. Su questo terreno esistono ancora importanti gap da colmare».

Grandi opere: quali sono quelle cui il nostro Paese ha più bisogno?

«L'elenco delle infrastrutture è noto da tempo, in molti casi si tratta solo di sbloccare procedure che sono ferme da tanti, troppi anni. All'interno del Pnrr o del Fondo complementare, tanto per restare in tema, ci sono tuttavia alcuni elementi di relativa novità che magari sono meno "visibili" ma sono di vitale importanza e non esisto a definirli quindi come "grandi opere". Pensiamo ad esempio al cold ironing nei porti, ovvero l'elettificazione delle banchine: un'opera che, se portata a termine con una regia nazionale e nei tempi prestabiliti, consentirà da un lato di mitigare gli impatti che discutibili e controproducenti normative ambientali europee e internazionali rischiano di ricadere sull'armamento e a valle su tutta la catena del valore, dall'altro di migliorare la qualità della vita nelle città di porto, riducendo inquinamento ambientale e acustico».