

“Italia leader in molti settori dello shipping”

“Rappresentiamo un’eccellenza mondiale anche se non sempre ci si ricorda di noi”

«Sono ottimista, ma con cautela. L’armamento italiano - dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori - vive un momento positivo, in particolare in alcuni settori, penso ad esempio a quello dei traghetti, quindi al trasporto merci, passeggeri e alle Autostrade del Mare, nelle quali il nostro Paese vanta una quota di mercato che nel Mediterraneo sfiora il 40%: il che significa che siamo leader incontrastati. Gli armatori italiani sono ai vertici in tutto il mondo, in questo segmento, per tonnellaggio della flotta, capacità di carico e capacità di trasporto passeggeri. Un’eccellenza che troppo spesso, nel dibattito pubblico, non viene evidenziata a dovere. Come detto, tuttavia, serve cautela: siamo ancora in ritardo sulla tabella di marcia, e penso ad esempio a un intervento non più rinviabile di semplificazione, intervento che sta muovendo i suoi primi passi con il Ddl Malan; permangono motivi di preoccupazione per il nostro comparto legate in particolare a discutibili scelte imposte dall’Europa in tema di transizione energetica, scelte che rischiano di mettere a repentaglio quanto di buono si è fatto e si sta facendo proprio per la sostenibilità ambientale. Ritengo infine molto importante che il governo Meloni, in carica ormai da un anno, abbia posto al centro della sua azio-

ne proprio la Blue Economy».

Quali sono le vostre previsioni che riguardano i noli marittimi per il prossimo anno?

«Dobbiamo partire da una premessa necessaria, che vale per tutti i segmenti del trasporto marittimo: nessuno ha la sfera di cristallo e quindi sarebbe imprudente lasciarsi andare a previsioni a medio-lungo termine. Guardando al mercato dei container, come noto, si sono registrati picchi durante il periodo della pandemia e nei mesi immediatamente successivi, una situazione figlia delle dinamiche del mercato che tuttavia è già rientrata, nonostante da più parti si fossero levate voci fantasiose su una presunta strategia oligopolista delle compagnie che esercitano servizi di linea. Nell’ultimo anno e mezzo i noli di questo comparto dello shipping hanno segnato un trend di costante discesa e solo da poco si assiste a qualche timido accenno di stabilizzazione».

Ritiene che il nostro sistema portuale, così come è attualmente concepito, abbia bisogno di una nuova riforma a livello nazionale?

«In tutta franchezza non credo che questa rappresenti una priorità e, lo dico apertamente, non siamo favorevoli a una riforma con un’impronta autonomistica. È sbagliato pensare a un sistema di regole che vale

in un porto differente da quello vigente in uno scalo limitrofo; distorsioni di questo genere già accadono in troppi casi e ciò tiene lontani gli investitori, italiani e stranieri, che chiedono certezze. Per contro credo che serva una cabina di regia unica a livello nazionale, e un primo passo in questo senso potrebbe essere un rafforzamento della Conferenza dei presidenti delle Authority».

Crede che la nuova diga foranea possa rappresentare una vera e propria svolta per lo sviluppo dei traffici del porto di Genova?

«Sì, è un’opera che darà slancio allo scalo permettendo l’ingresso anche nel bacino di Sampierdarena alle portacontainer di ultima generazione e, fatto tutt’altro che secondario, permetterà di disporre di maggiori spazi a disposizione incrementando i livelli di sicurezza della navigazione in porto. La nuova diga, tuttavia, non è l’unica opera in corso di realizzazione; guardo con particolare favore anche a quanto si sta facendo per l’implementazione del trasporto ferroviario delle merci: è fondamentale riuscire a far viaggiare su rotaia il maggior numero possibile di tonnellate in arrivo e in partenza, per decongestionare il traffico nelle arterie cittadine e autostradali e per una maggiore sostenibilità ambientale».

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



