

Genoa Shipping Week

STEFANO MESSINA Il presidente di Assarmatori: «Le diversità tra scalo e scalo allontanano gli investitori dal Paese»

«La riforma dei porti? Non è prioritaria Sbagliato scegliere l'autonomia locale»

L'INTERVISTA

Matteo Dell'Antico

«Sono ottimista, ma con cautela. L'armamento italiano - dice al Secolo XIX 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 parti-

colare 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 azione 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 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



Uno scorcio del porto di Genova

un trend di costante discesa e solo da poco si assiste a qualche timido accenno di stabilizzazione».

Ritene 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 autonómica. 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 por-

STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
ASSARMATORI

«Si potrebbe pensare a un rafforzamento della Conferenza dei presidenti delle Authority di sistema portuale»

«A Genova sarà fondamentale riuscire a far viaggiare su rotaia il maggior numero possibile di tonnellate di merci»

to. 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».

DAGLI SCALI DI GENOVA E SAVONA UN INDOTTO DI 110 MILA UNITÀ

Lavoro, l'appello delle agenzie

«Sempre più attività nello shipping Ora faticiamo a trovare persone»

«Già avviati numerosi corsi di formazione»
Faro in porto sulle interferenze tra cantieri e attività in banchina I sindacati: «Serve sicurezza»

Secondo i dati dall'Autorità di sistema portuale, le banchine di Genova e Savona generano tra posti di lavoro diretti e indiretti qualcosa come 110 mila persone, il grosso ovviamente in Liguria, ma con diramazioni anche in Italia, seguendo i gangli della catena logistica che conduce sino al porto.

A Genova ci sono soprattutto professionisti - in primis agenti marittimi, spedizionieri, broker - e poi il grande patrimonio portuale, oltre 6.300 posti diretti tra dipendenti dei terminali, delle imprese, delle compagnie portuali - ed escluso il vasto comparto metalmeccanico che afferisce alla cantieristica navale e nautica.

«Ormai da anni l'occupazione nelle agenzie marittime e



L'Intermodal Marine Terminal del gruppo Messina, nel porto di Genova

nelle società di servizi portuali e marittimi registra a Genova un trend di crescita costante - commenta Paolo Pessina, presidente di Assagenti -. Ma le aziende incontrano difficoltà crescenti nel reperimento di giovani neo-diplomati o neo-laureati da inserire subito

nei ritmi di lavoro. Assagenti si è impegnata in questi anni a promuovere e organizzare corsi di formazione finalizzati proprio a favorire l'inserimento nei posti di lavoro. Purtroppo si registra, anche in una città come Genova che vive sul porto e diporto, una discontinuità

fra formazione scolastica e professioni marittime. Ed è su questo anello mancante della catena che Assagenti sta premendo sull'acceleratore - conclude Pessina - anche lanciando un appello ai giovani che o non conoscono o non valutano correttamente un percorso profes-

sionale nel campo dello shipping».

Sotto il profilo del lavoro in porto, sono due i principali temi sul tavolo: il calo progressivo dei traffici, che rappresenta un problema per la Compagnia unica - i camalli infatti coprono il 47% dell'attività lavorativa, il rimanente è a carico dei dipendenti dei terminali - e il tema sempre più stringente della sicurezza.

Per quanto riguarda la Compagnia unica, i dati semestrali dimostrano che complessivamente sono state 91 mila le giornate lavorate, 17 mila in meno dei primi sei mesi del 2022, un risultato che fa persino rimpiangere il periodo della pandemia e che non pesa soltanto sui conti della Compagnia, ma anche sui salari dei portuali. Una boccata d'aria fresca arriva dall'intesa annunciata martedì tra la Culmv e i terminalisti per il riconoscimento di un ammontare una tantum di un milione e 78 mila euro, che verrà distribuito in busta paga ai soci della Culmv. Il tema della sicurezza è dato non solo dalla pericolosità insita nel lavoro portuale, ma anche per effetto delle interferenze con i molti cantieri in corso nel porto per effetto del programma straordinario, con la commistione o comunque la convivenza tra lavoratori edili e di banchina.

Passi avanti su un maggiore coordinamento fra i responsa-

bili dei lavoratori per la sicurezza territoriale portuali e quelli edili, la loro formazione, la presenza di un presidio medico permanente all'interno dello scalo e la possibilità di estendere le tutele già definite nel protocollo sulla sicurezza portuale anche alle aree delle riparazioni portuali sono proprio i punti discussi nell'incontro che si è svolto alla fine del mese scorso a Palazzo San Giorgio fra il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Piacenza, e i rappresentanti sindacali di Cgil e Uil insieme alle rispettive categorie dei trasporti, degli edili e dei metalmeccanici. «La discussione ha prodotto importanti avanzamenti - sottolineano i sindacati, soddisfatti - per un percorso che si sta definendo e che porterà a maggiore sicurezza per lavoratrici e lavoratori operanti nei cantieri del porto di Genova». Trai temi affrontati anche l'agibilità del porto per irrepresentanti dei lavoratori per la sicurezza territoriale edili, diventata ancora più urgente dopo gli incidenti a lavoratori edili e metalmeccanici all'interno dell'area portuale. L'obiettivo è dettagliare il protocollo di intesa sulla sicurezza per tutte le tipologie di lavoratori che operano nei cantieri e nelle aree demaniali indipendentemente dal comparto di appartenenza. —