

Messina (Assarmatori): “La riforma dei porti? Non è prioritaria. Sbagliato incoraggiare l’autonomia locale”

“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”

MATTEO DELL'ANTICO

09 Ottobre 2023 alle 07:432 minuti di lettura



Stefano Messina, presidente Assarmatori
(ansa)

Genova - «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 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 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». —