

STEFANO MESSINA Il presidente di Assarmatori: «Il ministero dei Trasporti deve avere un ruolo sempre più forte»

«Giusto riformare le regole dei porti ma diciamo no a nuovi localismi»

L'INTERVISTA

Matteo Dell'Antico

Come l'attuale situazione geopolitica, a partire dai conflitti in Ucraina e in Medio Oriente, sta influenzando i traffici mondiali? «Quello che sta accadendo in Medio Oriente, il conflitto russo-ucraino, nonché la forte spinta inflattiva cui stiamo assistendo da mesi - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - condizionano le dinamiche del mercato dello shipping così come e le scelte di consumo. Il trasporto marittimo ha una strettissima connessione con i trend dell'economia mondiale e il quadro geopolitico, risentendone per primo e in modo più marcato. Esistono vistose differenze a seconda del settore merceologico di cui si parla, ma quello che è certo è che l'incertezza a livello internazionale e, come detto, la corsa dell'inflazione deprimono i consumi e, di conseguenza, la richiesta di trasporto».

Quali sono, per il comparto armatoriale, le previsioni per il 2024?

«Anzitutto occorre rimarcare che nel 2023 il traffico passeggeri è uscito definitivamente dalla crisi dovuta alla pandemia: se per quanto riguarda i traghetti i numeri erano tornati in positivo già nel 2022, negli ultimi dodici mesi abbiamo assistito alla completa ripresa del traffico crocieristico, con circa 13 milioni di passeggeri in Italia. Si tratta di un vero e proprio record, che, se non si verificheranno imprevisti, dovrebbe essere ribadito e superato già nel 2024. Per quanto riguarda le merci l'attuale incertezza nel quadro a livello internazionale non consente previsioni affidabili di medio periodo: dobbiamo navigare a vista. Un fattore preoccupante è rappresentato senz'altro dall'applicazione dell'Ets, per il quale vorrei ricordare che Assarmatori aveva lanciato l'allarme in tempi non sospetti, ottenendo alcuni soddisfacenti risultati. Adesso stiamo lavorando per scongiurare una perdita di competitività nei porti



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
ASSARMATORI

«Non avrebbe senso presentarsi al mercato con un sistema di regole non omogeneo»

«Il sistema europeo dell'Ets mette a rischio non solo il porto di Gioia Tauro, ma anche il settore traghetti»

italiani, primi fra tutti quelli di transhipment dei contenitori come Gioia Tauro, regalando un vantaggio competitivo enorme a scali posti al di fuori dell'Unione Europea, come Tanger Med e Port Said. Ma

non è tutto: anche un "sistema" come è quello delle Autostrade del Mare, in cui gli armatori italiani non solo sono leader e concretizzano una formula di reale sostenibilità ambientale, subirebbe ripercus-

sioni gravissime».

Ormai da tempo, in Italia, si parla delle necessità di avviare una riforma dei porti. Secondo Assarmatori sarebbe una scelta corretta?

«Tutto è migliorabile e noi sia-

mo sempre aperti al confronto e al dialogo, anzi siamo convinti di poter portare un buon contributo delle competenze del settore. Su un aspetto però dobbiamo essere molto chiari: pensiamo che il governo sia chiamato ad avere una regia unica a livello nazionale, rinforzando e valorizzando ancora di più il ruolo del ministero dei Trasporti e le sue Direzioni. Non avrebbe senso, e sarebbe anzi controproducente, presentarsi al mercato con un sistema di regole non omogeneo quando occorrono certezze e uniformità di applicazione a livello nazionale».

Nessun Paese dell'Unione europea è meglio collegato all'Africa dell'Italia. Il continente africano rappresenta davvero, dal punto di vista economico, il futuro anche per il comparto marittimo?

«Rappresenta senz'altro una risorsa "controparte" da non trascurare, anzi. Anche per questo guardiamo con favore e con attenzione al Piano Mattei del governo, cui l'armamento non può rivolgersi che con estremo interesse, proprio perché è il trasporto marittimo a realizzare, in parte anche per l'approvvigionamento di gas, l'interscambio con l'Africa, e in particolare con i Paesi che si affacciano alla sponda Sud del Mediterraneo. In tal senso non possiamo dimenticare il ruolo che la flotta italiana ricopre nel Mediterraneo dove è leader nel segmento delle Autostrade del Mare con una quota di mercato che sfiora il 40% e una crescita dal 2009 ad oggi del 57%».

Breathing new energy

PORTI DI LA SPEZIA
E MARINA DI CARRARA

- Investimenti portuali pubblico-privati: 682 milioni €
- Green Ports Next Generation EU: 62 milioni €
- Centro Unico Servizi alla merce retroporto di S. Stefano Magra
- 8.000 treni/anno utilizzati per il trasporto intermodale (33%)
- Futuri sviluppi delle infrastrutture portuali:
 - La Spezia Container Terminal - nuovo terminal Ravano
 - Terminal del Golfo - nuovo ampliamento
 - Nuovo molo crociere e nuovo terminal crociere
 - Nuovo waterfront di Marina di Carrara
 - Nuovo Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara
 - ZLS - Zona Logistica Semplificata (La Spezia-S. Stefano Magra-Parma)
 - Nuovo terminal intermodale retroporto di S. Stefano Magra

AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

ONE DELIVERS YOUR EVERYDAY

OCEAN NETWORK EXPRESS (EUROPE) LTD - ITALY

www.one-line.com