

# Offerta formativa qualificata per avere competenze-chiave

**E**sistono ormai due posizioni contrapposte: da un lato, chi crede che l'intelligenza artificiale sia destinata ad appropriarsi del mondo e quindi di gran parte anche delle funzioni decisionali e operative degli esseri umani; dall'altro chi pensa che possa diventare un aiuto determinante ma non fattore di sostituzione. Quest'ultima considerazione di fondo è irrinunciabile anche quando si pensa all'applicazione dell'intelligenza artificiale al trasporto marittimo.

E riallacciandomi alla premessa, affermo subito senza esitazioni di essere fermamente convinto che nessuna tecnologia potrà mai essere in grado di sostituire l'apporto umano a bordo delle navi, se non per alcune limitate eccezioni. Negli ultimi anni, infatti, si è parlato molto fra l'altro delle navi a guida autonoma, ma vedo ambiti di applicazione di questo scenario molto ristretti, ad esempio per via d'acqua brevi e 'tranquille', non certo per la navigazione oceanica o per quella di medio e lungo raggio.

Credo quindi che dobbiamo dedicare la nostra attenzione a obiettivi più credibili e pragmatici: fare sì che a bordo ci siano donne e uomini in grado di padroneggiare l'intelligenza artificiale e più in generale le grandi e importanti innovazioni tecnologiche — dai carburanti alternativi all'elettrificazione delle banchine, giusto per fare due esempi di attualità e che coinvolgono proprio la transizione energetica — che riguardano l'elemento-nave, direttamente o indirettamente.

Stiamo certo assistendo a un graduale mutamento dei fabbisogni professionali e ciò rappresenta un indicatore diretto del cambiamento in atto: le prime navi alimentate a GNL, operative sul panorama nazionale, testimoniano come i nuovi carburanti non siano più solamente una prospettiva lontana. Risulta quindi prevedibile, considerata la rapidità del processo evolutivo in atto, che il mondo della formazione attivi corsi ad hoc, progettati per accompagnare l'ingresso progressivo di tecnologie e carburanti alternativi.

La costruzione di un'offerta formativa qualificata, capace di trattenere le competenze chiave nell'ambito di una strategia nazionale coordinata, rappresenta un obiettivo strategico di medio ma anche di lungo periodo per la tenuta e la competitività del settore marittimo italiano. Oltre alla formazione tecnico-operativa, il comparto non potrà prescindere dalla formazione in tema di cybersecurity, anche alla luce della presenza, sempre maggiore, di nuovi sistemi di automazione e monitoraggio della navigazione, delle rotte, dei consumi, delle emissioni. Solo una governance di bordo dell'intera filiera potrà consentire di presidiare le competenze del presente, assorbire quelle che saranno richieste nel futuro, assicurando che la transizione non si traduca in un vincolo, bensì in un moltiplicatore di competitività per il trasporto marittimo nazionale. In questo contesto, non possiamo astenerci dal ricordare e sottolineare come ormai da anni l'armamento nazionale sia alle prese con una cronica carenza di personale, carenza che durante la stagione estiva si trasforma in una vera e propria emergenza. Non mancano tuttavia le buone notizie.



L'esperienza maturata nell'utilizzo del finanziamento alla formazione iniziale per il personale marittimo ex Decreto Legge 48/2023 ha segnato un passo avanti fondamentale e i primi segnali di ripresa del comparto, con l'inserimento di circa 1.000 nuovi marittimi nel corso dell'ultimo biennio (tra personale già formato e personale in corso di formazione), rappresentano un risultato importante. Il dato è incoraggiante, non solo in termini numerici ma anche per il significato che assume rispetto alla capacità del sistema di attrarre nuove risorse umane, forte della sinergia tra armamento ed amministrazione.



Parlando di risorse umane, vorrei chiudere tornando su un tema che è stato centrale anche nel corso del nostro ultimo Annual Meeting. Mi riferisco al lavoro che migliaia uomini e donne nostri connazionali, svolgono sulle navi dedicate al collegamento con le isole minori o nei servizi costieri a servizio dell'industria e delle comunità insulari. Mi chiedo: è mai possibile che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extra comunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio? Forse è questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di una anagrafe digitale dei marittimi? A mio parere si tratta di una stortura inaccettabile. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto a un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione.

**Stefano Messina**  
**Presidente di Assarmatori**