

Messina: "Navi e porti, serve la riforma. Ora più potere al governo"

Il presidente di Assarmatori: "Troppo caos, gli investitori fuggono. L'autoproduzione? Secondo me è venuto il momento di ammainare bandiere ideologiche e di lavorare tutti in sintonia e in stretta collaborazione per affermare modelli produttivi di grande efficienza"

di Simone Gallotti

17/10/2021



Genova - «Ormai è evidente e incontestabile: i porti italiani sono a un bivio e con il loro futuro si disegnerà anche la prospettiva di dare vita per la prima volta a un sistema logistico integrato Italia che sia davvero efficiente e competitivo». Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha le idee ancora più chiare dopo aver partecipato all'assemblea di Federagenti di Venezia. L'armatore genovese lancia così un programma di riforma complessivo del settore, con quattro punti per aprire la stagione di rinnovamento del settore.

Da dove partiamo?

«Il primo punto riguarda la riforma portuale. La legge varata dal ministro Delrio mostra alcuni limiti che rischiano di farci perdere diverse opportunità. E prima ancora di scendere nel dettaglio, è necessario costruire un nuovo modello».

Ma così significa che dobbiamo ripensare completamente il sistema...

«In parte. Mi spiego: la funzione di coordinamento, che pure già esiste con la figura del tavolo nazionale, non funziona. Lo dice la storia recente, ma è lì che devono essere prese le decisioni. Deve comandare Roma quando si disegna la strategia anche economica degli investimenti nei porti. Altrimenti creiamo il caos. Come avviene nel caso delle concessioni, dove manca da sempre un regolamento. Ogni porto ha le sue regole, ma così otteniamo solo l'effetto di allontanare gli investitori esteri che chiedono certezza».

E poi ci sono i provvedimenti sulla concorrenza che il governo ha intenzione di varare: il primo è sull'eliminazione del contestato articolo 18 comma 7, quello che vieta ai terminalisti di possedere due concessioni dello stesso tipo in un porto...

«E anche questo è un tema che deve affrontare il governo per dare un quadro omogeneo. Non è possibile che anche su questo fronte delicatissimo ogni Authority decida in autonomia e magari con provvedimenti opposti a poche decine di chilometri di distanza. Comunque la cancellazione di quell'articolo rischia di andare contro il mercato, ottenendo così l'effetto contrario che il governo si è prefissato. Si tratterebbe di un provvedimento anacronistico oltre che ideologico. Secondo noi è invece corretta l'affermazione di un modello che garantisca la concorrenza, attraverso presenze di vario livello anche di diversi grandi operatori in terminal differenti. Ed è stato il mercato a dimostrarci che questa formula funziona, non quelle che palesemente impongono monopoli aggirando normative esistenti. È su quella strada, dell'alleanza con i grandi gruppi, che possiamo favorire una reale crescita dei porti anche attraverso nuovi investimenti privati».

L'altro provvedimento è sull'autoproduzione. Il tema è controverso...

«E siamo al terzo pilastro: è necessario trovare una risposta pacata, ma seria all'interno di un nuovo assetto normativo nei porti, proprio sul tema dell'autoproduzione. Secondo me è venuto il momento di ammainare bandiere ideologiche e di lavorare tutti in sintonia e in stretta collaborazione per affermare modelli produttivi di grande efficienza».

Il quarto immagino sia il fronte dei fondi per il rinnovo della flotta...

«Esatto. Per noi armatori è un tema prioritario. È al centro non solo del lavoro di Assarmatori, ma dovrebbe essere strategico per tutto il Paese. Durante la pandemia abbiamo retto anche perché le merci sono circolate regolarmente grazie al cabotaggio marittimo. Ora quel settore così essenziale chiede un supporto per poter rinnovare le navi e renderle più green, in linea con la transizione energetica. Lo hanno anche certificato le due commissioni trasporti di Camera e Senato. Ma è chiaro che l'aiuto deve essere dato alle imprese che operano in Italia, proprio come accade con le imprese che svolgono trasporto ferroviario. È logico che l'aiuto sia destinato ad aziende che svolgono servizi e collegamenti marittimi fra i porti italiani, come sulle rotte per Sicilia e Sardegna. Non avrebbe invece una logica prevedere questi benefici anche per le navi impiegate su collegamenti internazionali che non hanno alcuna connessione con i porti italiani».

STEFANO MESSINA Il presidente di Assarmatori: «Troppo caos, gli investitori fuggono»

«Navi e porti, serve la riforma Ora più potere al governo»

L'INTERVISTA

Simone Gallotti / GENOVA

«**O** rmai è evidente e incontestabile: i porti italiani sono a un bivio e con il loro futuro si disegnerà anche la prospettiva di dare vita per la prima volta a un sistema logistico integrato Italia che sia davvero efficiente e competitivo». Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha le idee ancora più chiare dopo aver partecipato all'assemblea di Federagenti di Venezia. L'armatore genovese lancia così un programma di riforma complessivo del settore, con quattro punti per aprire la stagione di rinnovamento del settore.

Da dove partiamo?

«Il primo punto riguarda la riforma portuale. La legge varata dal ministro Delrio mostra alcuni limiti che rischiano di farci perdere diverse opportunità. E prima ancora di scendere nel dettaglio, è necessario costruire un nuovo modello». **Ma così significa che dobbiamo ripensare completamente il sistema...**

«In parte. Mi spiego: la funzione di coordinamento, che pure già esiste con la figura del tavolo nazionale, non funziona. Lo dice la storia recente, ma è lì che devono essere prese le decisioni. Deve comandare



Il porto di Genova, leader in Italia in termini di traffico

Roma quando si disegna la strategia anche economica degli investimenti nei porti. Altrimenti creiamo il caos. Come avviene nel caso delle concessioni, dove manca da sempre un regolamento. Ogni porto ha le sue regole, ma così otteniamo solo l'effetto di allontanare gli investitori esteri che chiedono certezza».

E poi ci sono i provvedimenti sulla concorrenza che il governo ha intenzione di varare: il primo è sull'eliminazio-

ne del contestato articolo 18 comma 7, quello che vieta ai terminalisti di possedere due concessioni dello stesso tipo in un porto...

«E anche questo è un tema che deve affrontare il governo per dare un quadro omogeneo. Non è possibile che anche su questo fronte delicatissimo ogni Authority decida in autonomia e magari con provvedimenti opposti a poche decine di chilometri di distanza. Comunque la cancellazione di



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
DI ASSARMATORI

«I finanziamenti per il rinnovo della flotta devono essere dati alle navi italiane, per assicurare la transizione green»

quell'articolo rischia di andare contro il mercato, ottenendo così l'effetto contrario che il governo si è prefissato. Si tratterebbe di un provvedimento anacronistico oltre che ideologico. Secondo noi è invece corretta l'affermazione di un modello che garantisca la concorrenza, attraverso presenze di vario livello anche di diversi grandi operatori in terminal differenti. Ed è stato il mercato a dimostrarci che questa formula funziona, non

quelle che palesemente impongono monopoli aggirando normative esistenti. E su quella strada, dell'alleanza con i grandi gruppi, che possiamo favorire una reale crescita dei porti anche attraverso nuovi investimenti privati».

L'altro provvedimento è sull'autoproduzione. Il tema è controverso...

«E siamo al terzo pilastro: è necessario trovare una risposta pacata, ma seria all'interno di un nuovo assetto normativo nei porti, proprio sul tema dell'autoproduzione. Secondo me è venuto il momento di ammainare bandiere ideologiche e di lavorare tutti in sintonia e in stretta collaborazione per affermare modelli produttivi di grande efficienza».

Il quarto immagino sia il fronte dei fondi per il rinnovo della flotta...

«Esatto. Per noi armatori è un tema prioritario. È al centro non solo del lavoro di Assarmatori, ma dovrebbe essere strategico per tutto il Paese. Durante la pandemia abbiamo retto anche perché le merci sono circolate regolarmente grazie al cabotaggio marittimo. Ora quel settore così essenziale chiede un supporto per poter rinnovare le navi e renderle più green, in linea con la transizione energetica. Lo hanno anche certificato le due commissioni trasporti di Camera e Senato. Ma è chiaro che l'aiuto deve essere dato alle imprese che operano in Italia, proprio come accade con le imprese che svolgono trasporto ferroviario. È logico che l'aiuto sia destinato ad aziende che svolgono servizi e collegamenti marittimi fra i porti italiani, come sulle rotte per Sicilia e Sardegna. Non avrebbe invece una logica prevedere questi benefici anche per le navi impiegate su collegamenti internazionali che non hanno alcuna connessione con i porti italiani».

Porto di Genova, torna l'allarme Gli operatori: «No ai blocchi»

Si temono nuove proteste per oggi, lettera al prefetto
Tensione in banchina: su Telegram gruppi per fermare i Tir

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Il rischio che gli operatori vogliono evitare a tutti i costi è quello, oggi, di un nuovo blocco del porto di Genova. Vogliono essere tutelati e chiedono un intervento a favore delle migliaia di lavoratori vaccinati che operano in banchina. Da venerdì scorso, infatti, alcuni camalli e manifestanti no Green pass hanno occupato i principali varchi portuali del capoluogo ligure impedendo l'accesso dei Tir carichi di merce in banchina.

Nel tentativo disperato di evitare una paralisi dei moli e fermare la protesta dei no Green pass, che oggi dovrebbero nuovamente presidiare gli ingressi dello scalo sia nel bacino di Sampierdarena che al terminal Psa di Pra', ieri è stata inviata una lettera al prefetto di Genova, Renato Franceschelli, nella quale viene chiesto un intervento da parte della Prefettura per impedire che i manifestanti - nei giorni scorsi sono stati al-

cune centinaia - possano fermare anche solo in parte l'operatività del primo porto d'Italia, mandando in fumo centinaia di migliaia di euro. Autotrasportatori e spedizionieri - si legge nella missiva inviata anche all'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona e alla Regione Liguria - chiedono garanzie «sulla continuità operativa» dei

**La missiva è stata
inviata anche
alla Regione Liguria
e all'Autorità portuale**

terminal.

«Pur rispettando il diritto di manifestare e le legittime richieste - scrivono le associazioni Trasportounito, Cna e Spediporto -, intendiamo rimarcare che i lavoratori che si sono vaccinati e le nostre imprese che hanno prodotto un significativo sforzo per adeguarsi alle disposizioni di legge in materia, devono

essere tutelate nella propria attività, nell'interesse del primo porto nazionale, ciò considerando anche lo sforzo attuato nel garantire la possibilità, per i lavoratori non vaccinati, di sottoporsi a tamponi in postazioni realizzate nei bacini portuali e nei cicli logistici».

Contro il blocco del porto sono scesi in campo pure gli armatori che senza l'ingresso dei Tir non possono caricare alcuna merce a bordo delle navi. «Il porto di Genova - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - è una ricchezza per tutta la comunità genovese, quella regionale e una risorsa indispensabile per tutto l'apparato produttivo italiano. La sua efficienza e la sua operatività - sottolinea - sono già abbastanza compromesse dalla carenza e dall'inefficienza delle infrastrutture di collegamento terrestre con un effetto domino su categorie importanti come quella dell'autotrasporto che lavora ai limiti della sopravvivenza.

Nelle scorse ore - chiude - abbiamo apprezzato l'atteggiamento responsabile dei sindacati (Cgil, Cisl e Uil che a differenza dei sindacati di base non aderiscono alle proteste, ndr) e dei lavoratori portuali. Chi ora torna a soffiare venti di contestazione e di blocco, fa il male di tutti».

Nel frattempo chi è contrario all'obbligo del Certificato verde sul posto di lavoro ma non solo, si sta organizzando anche sui social per pianificare il blocco dello scalo genovese così come avvenuto la scorsa settimana.

Su Telegram, in particolare, sono stati creati alcuni canali che hanno come obiettivo quello di dare informazioni a chi vuole partecipare alle proteste che da alcuni giorni vanno in scena, non senza momenti di tensione, davanti ai principali varchi portuali: sabato scorso un camionista diretto in porto, dopo avere tentato di accedere ai moli, è stato preso a pugni da un gruppo di manifestanti che bloccava il varco di ponte Etiopia, a San Benigno. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il blocco di venerdì scorso a uno dei varchi portuali di Genova

BALOSTRO

55

i nuovi casi di positività al Covid in Liguria riscontrati nelle ultime 24 ore. Sono invece 61 i pazienti attualmente ricoverati nelle strutture ospedaliere della regione; di questi, 7 persone sono ricoverate nei reparti di terapia intensiva