

L'INTERVISTA

Messina (Assarmatori): “In Liguria avviate opere imponenti. Ma dobbiamo agevolare il trasporto su rotaia”

“La vera svolta arriverà quando i lavori di Terzo valico, nodo ferroviario genovese e ultimo miglio saranno portati a termine”

ALBERTO GHIARA

25 Aprile 2024 Aggiornato alle 12:452 minuti di lettura



Stefano Messina, presidente di Assarmatori

Che influenza hanno i processi di automazione dei terminal portuali sull'attività degli armatori e delle loro navi? “In primis - risponde **il presidente di Assarmatori, Stefano Messina** - è il caso di sottolineare come non si tratti di tecnologia in contrapposizione con lavoro, bensì di un grande supporto proprio al lavoro portuale: gli armatori conoscono bene le peculiarità, le difficoltà e soprattutto l'importanza dei processi e dei sistemi di automazione che incidono in modo, qualità e intensità differente sulle diverse tipologie di traffico e sulle diverse caratteristiche delle merci. Di certo i processi di automazione che si sono imposti nel corso degli anni hanno cambiato in parte anche l'attività a bordo delle navi, velocizzando le operazioni. Ritengo che qualsiasi spinta in

questo campo non potrà comunque produrre il risultato di una sostituzione rispetto al lavoro ad alta qualificazione”.

Che cosa si è fatto e che cosa si può ancora fare per l'automazione dei terminal nei porti di Genova, Savona e Vado?

“Il nostro sistema portuale si è progressivamente adeguato alle dinamiche del mercato internazionale e della globalizzazione, dove i porti sono a pieno titolo inseriti in un contesto di mercato che non significa deregulation, anzi: le regole sono ben chiare anche in banchina. Nel mondo esistono scali che tecnologicamente sono più avanzati e altri meno all'interno di una normale dinamica e in un quadro di diversificazione nell'offerta di servizi che è caratteristica naturale in questo settore”.

Progetti per la gestione da remoto stanno interessando anche il mondo navale, anche se sono meno avanzati rispetto a quelli nei porti: è prevedibile che, al di là dei prototipi, possano presto essere commercializzate navi senza equipaggio o con equipaggi ridotti?

“Le risorse umane sono il principale asset per importanti comparti industriali e nel trasporto marittimo questo è ancora più determinante, rappresentando il valore aggiunto di ogni azienda attiva in questo settore. Navi tecnologicamente all'avanguardia richiedono, specie in alcuni ruoli, personale adeguatamente formato e in continuo aggiornamento; i centri di formazione in Italia sono di assoluta eccellenza e, ciò vale in particolare proprio in Liguria e a Genova. Quanto alle 'navi autonome' ritengo che al momento siano un puro esercizio di fantasia: continuiamo a investire nelle persone, nella loro formazione e nella loro crescita professionale in tutti i momenti della carriera, e noi armatori che abbiamo visione di lungo periodo lo stiamo facendo”.

Le innovazioni tecnologiche interessano di più le flotte passeggeri o quelle mercantili?

“Direi entrambe, senza particolari distinzioni. E non dimentichiamoci che gli armatori hanno investito e continuano a investire massicciamente anche in tecnologie che siano di aiuto nel processo verso la decarbonizzazione. Le navi più moderne, di recente entrate in servizio, rappresentano il fiore all'occhiello sotto questo punto di vista, ma anche quelle più datate sono state sottoposte a interventi particolarmente onerosi per abbattere le emissioni. La transizione energetica è anche e soprattutto questo ed è la vera sfida che interesserà l'intero cluster marittimo-portuale, nessuno escluso”.

Il ruolo degli armatori è sempre più importante anche a terra, sia nel settore mercantile sia in quello passeggeri: perché gli armatori stanno compiendo questa scelta? Le catene logistiche esistenti non erano più adeguate ai traffici moderni?

“Non ritengo sia l'interpretazione corretta. Più semplicemente il mercato globale è in costante evoluzione e così anche il nostro comparto si adatta al mutamento dei tempi. Come abbiamo detto, il porto non è più solo un punto di arrivo o di partenza delle merci e dei passeggeri, ma è inserito in un mercato di competizione internazionale e questo determina le scelte degli attori della

catena logistica”.

Che cosa manca ancora ai porti di Genova, Savona e Vado per essere più efficienti a terra dal punto di vista logistico?

“Si stanno facendo grandi passi avanti, il piano di investimenti è imponente e lo tocchiamo con mano tutti i giorni guardando i cantieri aperti sia all’interno del porto che nell’area retroportuale. Se proprio devo indicare un fattore, auspico un utilizzo sempre maggiore della ferrovia per movimentare le merci, con conseguenti benefici anche sotto il profilo ambientale, posto che oggi il traffico su gomma è ancora preponderante. In questo senso credo che una vera svolta arriverà quando i lavori di Terzo valico, nodo ferroviario genovese e ultimo miglio saranno portati a termine”.