

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“L’Italia con un Piano Mattei esteso al mare può diventare il big player del futuro”

Nicola Capuzzo · Monday, January 8th, 2024

“Utilizziamo la forza riconosciuta al nostro Paese e al nostro capo del Governo in carica durante la presidenza italiana del G7, della prevedibile rivoluzionaria tornata elettorale europea per fare lobby-paese nel Mediterraneo e non tanto per derimere lotte politiche tutte nazionali; se possibile replichiamo quello che sarà l’oggetto dell’imminente conferenza Italia-Africa che si terrà a Roma: diventiamo protagonisti quindi di un Piano Mattei non solo per l’energia ma per l’economia in cui il mare, e quindi un Mediterraneo non più considerato un lago, rappresenti il valore aggiunto in più per l’Italia e l’Europa. È questa un’occasione storica”.

A lanciare questo appello è Alessandro Santi, presidente di Federagenti (Federazione degli agenti marittimi rappresentanti in Italia degli armatori internazionali), che invita esplicitamente il Governo italiano a trasformare in opportunità quelle che oggi appaiono solo come emergenze testimoniate da numeri, non da opinioni. Federagenti riporta come l’indice JCC’s Global Cargo Watchlist, che regola la definizione dei rischi nelle aree di conflitto nel mondo per il sistema assicurativo, nel periodo da dicembre 2019 a dicembre 2023 certifica che le aree del mondo a maggior rischio (extreme, severe, very high) sono passate da 14 a 24, con due aree ora definite a rischio extreme quando non ne esistevano nel 2019. E ancora: il valore dei premi delle assicurazioni rischio guerra sono più che decuplicati per le aree calde, e il traffico marittimo nell’area del Mar Rosso (con conseguenze sempre più pesanti sul Canale di Suez) ha subito un calo del 38%; anche la pressione dei flussi migratori (quest’anno ai massimi) non è certamente una variabile indipendente dalle tensioni geo-politiche. “In questo quadro gli armatori si trovano a operare su un filo teso sul vuoto nel tentativo di coniugare gli sforzi per la sicurezza di navi ed equipaggi con le scadenze e gli obblighi di una politica di transizione energetica e di decarbonizzazione che ogni giorno di più emerge come inattuabile nei tempi e nei modi fissati dall’Unione europea” afferma Santi. Gli strumenti utilizzati sono ingenti investimenti in tecnologia, capacità di stiva, sicurezza e l’identificazione dei cosiddetti futuri green corridor (44 in fase di realizzazione) dove gli armatori (maggiori) e i porti (maggiori) stanno cercando di creare un habitat di sostenibilità e “dove il Mediterraneo non è preso in considerazione, se non per il passaggio Suez-Gibilterra nelle relazioni bidirezionali Singapore-Rotterdam e Singapore-US East Coast”.

“È proprio in questo quadro di riferimento – prosegue il presidente degli agenti marittimi italiani – che l’Italia può e deve, pena la sua emarginazione, e non solo marittima, emergere come playmaker

in grado di riallacciare le fila del dialogo con Africa e Medio Oriente, di ampliare alla politica marittima gli obiettivi ‘energetici’ del Piano Mattei, e di disinnescare un rischio mortale, derivante in primis dall’opzione circumnavigazione dell’Africa: siamo una nazione che dipende per import ed export e quindi per la sua manifattura (secondi in Eu) dal mare, perché siamo la seconda nazione Eu per scambi marittimi, perché il controllo del mare significa anche stabilità sul mare e dei paesi che vi si affacciano. Non dobbiamo dimenticare in questo senso che l’altro pilastro economico nazionale è il turismo che per una parte importante è sul mare (spiagge, yacht, crociere, traghetti, città porto); e la storia anche recente ci insegna che laddove non vi è stabilità geo politica non vi è turismo. E proprio questo legame con il Mediterraneo ci fa emergere come controparte privilegiata in Europa per tutti quei Paesi che hanno un futuro legato al Mediterraneo e ai traffici attraverso Suez”.

Secondo Federagenti “è il tempo di progettare e attuare un futuro marittimo per il nostro Paese e per tutti quelli che diventeranno i nostri partner, garantendo da subito efficienza ai versanti logistici nazionali di Tirreno e Adriatico, quali efficienti alternative ai corridoi intestati a Nord”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, January 8th, 2024 at 8:30 am and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.