

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Incertezze e criticità fanno da sfondo al passaggio di consegne fra Santi e Pessina in Federagenti

Nicola Capuzzo · Friday, October 25th, 2024

Roma – Geopolitica e incertezze internazionali, con relative implicazioni per i trasporti marittimi, sono stati i temi al centro dell’assemblea pubblica organizzata a Roma dalla Federazione nazionale degli Agenti Marittimi (Federagenti) per celebrare i 75 anni dalla fondazione dell’associazione.

L’ambizione del presidente uscente Alessandro Santi (della società veneziana Mirco Santi), che ha lasciato il posto al genovese Paolo Pessina (Hapag Lloyd Italy), è stata quella di analizzare il contesto macroeconomico e geopolitico internazionale per provare a comprendere quale evoluzione avranno gli scambi economici mondiali.

Alcune delle considerazioni emerse hanno toccato il rischio di emarginazione del Mar Mediterraneo a causa del parziale blocco del Mar Rosso e del Canale di Suez, con contemporaneo appello all’Unione Europea a svolgere il suo ruolo anche di contrapposizione nei confronti di chi (nel caso specifico gli Houthi) punta al blocco di una delle più importanti direttrici del traffico marittimo mondiale. In evidenza anche la necessità per l’Italia di far valere sul mercato e sul Mare Nostrum il suo ruolo storico ma specialmente la sua capacità di dialogo con i paesi dell’Africa e del Medio Oriente, accelerando sul fronte del Piano Mattei e rivendicando quel ruolo guida in un’Europa del Mediterraneo che è determinato dal suo interesse nazionale prevalente.

“L’Italia è chiamata oggi a fare la sua parte rapidamente prima di tutto rendendo efficienti le sue infrastrutture, la loro governance e incrementando in modo intelligente e selettivo gli investimenti” ha concluso il presidente Santi, aggiungendo che “l’Italia ha necessità di essere guardiano del Mediterraneo”.

Nella sua relazione il vertice uscente degli agenti marittimi italiani ha posto l’accento su alcuni fattori precisi che riguardano da vicino il mondo dello shipping: la ‘dark fleet’, la crescita delle bandiere ombra, lo sviluppo dei traffici artici e lo sviluppo di ‘porti ombra’ (quest’ultimi “funzionano spesso al di fuori dei radar delle principali organizzazioni internazionali di monitoraggio e svolgono un ruolo cruciale nell’assicurare che merci, come il petrolio russo o iraniano, trovino ancora sbocco sui mercati globali. In molti casi, le merci vengono trasbordate da una nave all’altra in alto mare, lontano dalle coste, rendendo difficile tracciare l’origine e la destinazione delle risorse” ha ricordato Santi).

Il presidente uscente di Federagenti in conclusione ha voluto evidenziare come “le contro-sanzioni hanno dato origine a un complesso ecosistema di traffici illegali e semi-legali, che minacciano di minare l’efficacia delle misure restrittive internazionali. La dark fleet, le bandiere ombra, i traffici artici e i porti ombra rappresentano strategie messe in atto per superare le limitazioni imposte da sanzioni che mirano a isolare economicamente paesi come la Russia e l’Iran. Questo panorama in evoluzione sta avendo un impatto significativo sulle rotte commerciali globali, creando nuove sfide per la sicurezza marittima e la regolamentazione internazionale”. In tutto questo l’unica certezza risulta essere che “l’incertezza è una caratteristica predominante del sistema economico globale. La crisi climatica, la digitalizzazione accelerata, la crescente disparità economica e la competizione per le risorse naturali hanno introdotto nuove sfide, tutte tra loro interdipendenti”. Mentre nel passato la globalizzazione era guidata principalmente dalla logica economica, oggi le decisioni politiche e i mutamenti negli equilibri geopolitici giocano un ruolo fondamentale nel determinare l’andamento dei mercati globali.

Secondo la sintesi di Santi “il futuro della globalizzazione sarà probabilmente segnato da una maggiore frammentazione dei mercati e delle alleanze, mentre la competizione tra stati si intensifica. Il concetto di cooperazione internazionale rimane, ma appare sempre più subordinato alla logica del vantaggio strategico e della sicurezza nazionale. In questo scenario, diventa difficile prevedere come evolveranno i sistemi economici globali, ma è certo che la globalizzazione come l’abbiamo conosciuta sta attraversando una fase di profondo cambiamento”.

In tutto questo in Italia permane “la innata capacità di dimenticarsi della portualità. Ci si ricorda della economia blu, dell’oro blu solo quando c’è bisogno di sistemare i conti dello Stato. Allora si accelera con poca conoscenza e poca visione su percorsi che non possono portare ad apprezzabili risultati”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**







Paolo Pessina – Alessandro Santi (Federagenti)

This entry was posted on Friday, October 25th, 2024 at 4:50 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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