

I 'capitani coraggiosi' dello shipping sfidano i mari inquieti del 2024

All'assemblea di Assagenti Genova sfilano relatori senza paura al confronto con una congiuntura socio-economica e geo-politica mai così critica. Gli agenti marittimi locali e nazionali, già pronti al duplice cambio della guardia, osservano e prendono nota

25 GIUGNO 2024 ALLE ORE 18:30



Musumeci e Porro

di Angelo Scorza

L'assalto finale – in termini stimolanti più che provocatori, incalzanti ma sempre garbati, inquisitivi sebbene mai allusivi – del giornalista TV Nicola Porro, in forma smagliante come forse non mai in precedenti circostanze in cui era stato chiamato a 'moderare' (si fa per dire, visto che il meno moderato spesso è proprio lui...) altre questioni di shipping, al ministro Nello Musumeci, a sua volta autore di una prestazione sul palco da 10 e lode, tanto da essere addirittura capace di strappare ripetuti applausi a scena aperta ad un'audience quasi tutta imprenditoriale, dunque affatto non incline ad assecondare e riverire automaticamente la classe politica se questa non parla con concretezza e onestà intellettuale, è stata la miglior cartina di tornasole al convegno di Assagenti Genova.

Un meeting a nostro modesto parere diverso da tanti altri, non solo di quelli svolti in passato presso la stessa categoria dei raccomandatari (e dei mediatori; nell'associazione ci sono pure loro, seppure spesso un poco snobbati e talora non rappresentati al vertice...) – genovesi o meno, poco conta – ma più in generale del cluster marittimo-portuale-logistico-trasportistico, anche a livello nazionale.

In sintesi, ci è parso un incontro pubblico davvero ben riuscito, specie nella parte finale, quando l'acme è stato raggiunto nella tavola rotonda coi rappresentanti delle due categorie

degli armatori tricolori (Confitarma e Assarmatori), messi fianco a fianco nella discussione anche fisicamente, con compendio di una divisione delle ferrovie statali (Mercitalia Shunting Terminal) e di una compagnia di navigazione, Premuda, fra le diverse (pur se in numero sempre più esiguo) esistenti in Italia, quest'ultima una presenza forse d'acchito poco motivata rispetto al panel in cui era inserita.

Ancor di più l'apice di attenzione ed originalità è stato raggiunto nell'intervista, davvero apprezzata (specie per le risposte fornite, veritiere e trasparenti), al vertice del dicastero della Protezione civile e delle Politiche del mare creato dall'attuale Governo, che a sua volta coordina, anche tramite lo strumento inedito del Piano del Mare, ben 11 ministeri, ovvero praticamente la metà dell'Esecutivo.



Il titolo del convegno, forse banalmente scontato ma certamente azzeccato, ed ancor di più i contenuti rappresentati, sono stati assai congruenti al momento attuale, che vede agitarsi minacciosamente 'Mari Inquieti' intorno al sempre resiliente (ed oggi necessariamente sostenibile, direbbe lo stesso Musumeci) 'popolo dello shipping'.

Marosi in cui le consuete rotte sui cui passano da secoli le merci (ma anche talvolta) i passeggeri sono contaminate da conflitti violenti, creando più di un'incognita sui traffici; dapprima con la chiusura del Mar Nero, quindi con la crisi nel Mar Rosso e a Suez, non solo l'Italia ma tutto il mondo occidentale, sembrano aver scoperto l'importanza del mare e, quindi, dei porti, mentre ad oggi non sembra esistere un'analisi di dettaglio su quali rischi e quali opportunità future possano generarsi dall'attuale scenario geopolitico. Un compito arduo su cui gli ospiti di giornata si sono assunti l'onere di tentare di comporre un'analisi multifattoriale della situazione, non focalizzandosi solamente sul Mediterraneo, ma esaminando ogni rotta esistente tra quelle principali in voga.

Uno scenario dunque apparentemente assai fosco, anche se la classe armatoriale, già più volte messa alla prova di queste situazioni drammatiche nei vari corsi e ricorsi storici, ha sempre saputo dimostrare una rara capacità di sopravvivere, dunque per l'appunto di galleggiare e quindi continuare a poter navigare con discreta agilità ed una certa maestria,

trovando sempre soluzioni alternative e Piani B ad ovviare le grandi crisi contingenti, lustro dopo lustro, secolo dopo secolo.

Vuoi che queste risposte ai grandi momenti di difficoltà e incertezza si chiamino periplo dell'Africa dal Capo di Buona Speranza come facevano i vascelli sino alla metà circa del XIX secolo, vuoi che siano l'adozione di tecnologie di bordo innovative, se non l'adempimento a misure legislative che alla fine sembrano tradursi in sovraccosti notevoli (ma che poi vengono spesso scaricati altrove).

Dunque, alla resa dei conti, tutti ostacoli che la flotta armatoriale mondiale ha sempre dimostrato di poter aggirare più o meno agevolmente, sicchè – sarà un luogo comune o meno – che i mercati siano al rialzo o al ribasso, che la situazione geopolitica sia stabile o ammalorata da scenari bellici, che la società civile sia afflitta da piaghe moderne come le pandemie, chi è titolare di un'impresa di shipping radicata nel tempo, nel bene o nel male, sembra non rimetterci mai; anzi, direbbe qualche lingua più maliziosa, spesso ci guadagna, anche speculando...



E chissà se altre categorie di operatori di settore ancillari alle compagnie di navigazione – dagli agenti marittimi agli spedizionieri passando per terminalisti e cantieri, ecc. ecc. – al mutare ormai quasi frenetico delle condizioni al loro contorno, non siano nelle stesse condizioni felici e lucrative, indubbiamente anche e soprattutto per meriti propri, oltre che per sapere cogliere l'attimo.

Insomma, come mostrato dai variegati interventi di chi si è avvicinato al Palazzo della Borsa nel corso dei lavori della intensa mattinata, siamo di fronte a dei veri e propri 'capitani

coraggiosi', che non temono mai di mettere il loro legno in acqua, quale che sia la previsione meteomarina del momento storico, sapendo di poterlo governare e condurre letteralmente in porto, sia che vi siano bonaccia e scirocco, sia che soffi un impetuoso maestrale o un violento libeccio, senza avere danni.

E non certo perché ci siamo improvvisamente innamorati della dialettica istrionica e sagace dell'ammiccante ministro siciliano, ma citiamo a paradigma generale della giornata una tra le sue battute più efficaci: quella per cui l'annosa 'questione meridionale' che tenderebbe a dividere l'Italia in due, una ricca al Nord ed una povera al Sud, alzando la tensione tra i due opposti schieramenti, è in realtà un falso problema, anzi un vero e proprio alibi, una foglia di fico dietro cui tendono a nascondersi, indolentemente, popolazioni e territori che sulla carta nulla hanno a che invidiare a chi parte in pole position come i 'polentoni' settentrionali.

Dunque è tempo che anche al (Centro, aggiungiamo noi)-Sud ci si rimbocchi le maniche, si finisca di fare piagnistei e lamentele degne di prefiche di nero vestite come da iconografia classica, evitando di gridare allo scandalo per l'ennesima presunta 'fregatura' proveniente dal profondo Nord, quella dell'autonomia differenziata appena legiferata, che appare invece 'cosa buona e giusta', per dirla in termini quasi evangelici, per dare una scossa agli indolenti e agli ignavi.

Ebbene, alla stessa maniera, applicando questa sorta di Teorema Musumeci, che si mettano fuori i mercanti dal tempio, che vadano via le cassandre ed anche i filistei che sempre allignano nello shipping e nella portualità, perché cominciando col rimboccarsi tutti quanti le maniche anziché invocare un aiuto che dovrebbe arrivare dall'alto a sanare situazioni malate per qualsivoglia causa - un po' come si usava per le società statali quando si azzerava il loro deficit di bilancio a piè di esercizio passivo (e di lì in poi si continuava ad allargare paurosamente la voragine dei debiti pubblici) - la partita non solo si deve giocare apertamente, ma si può pure vincere, senza 'aiutini' e favori dall'arbitro di turno.

Ma il suggello decisivo all'urgenza di una vera e propria 'politica del mare' come forse finora mai è stata considerata e dunque tantomeno realizzata nel Belpaese, è stato collocato in ultimo dal ministro Musumeci allorquando non ha esitato a sottolineare come la nuova Europa uscita fresca fresca dalle urne di metà giugno - sempre che Bruxelles non si sottovalutino surrettiziamente le indicazioni del voto degli elettori del Vecchio Continente - dovrà obbligatoriamente spostare verso Sud, in direzione del Mediterraneo, il suo baricentro e dunque l'asse di interesse e di impegno delle risorse a disposizione.

In tale auspicabile prospettiva, è giunto per l'Italia il momento buono per afferrare l'inerzia giusta; dunque in quest'ottica diventerà un fattore vincente e uno strumento premiante quel corposissimo Piano del Mare che, attraverso il dicastero alla sua cura deputato, lo Stivale si è impegnato a mettere a punto come suo manuale di guida in questa fase storica di fortissime evoluzioni.

