

Assagenti getta lo sguardo oltre la nuova diga di Genova

Assemblea d'addio di Paolo Pessina dedicata a crisi e opportunità della geopolitica mediterranea
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

25 GIUGNO 2024

[STAMPA](#)



Genova – Nella rumorosa assenza della locale Autorità di sistema portuale e col viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, il genovese Edoardo Rixi, intervenuto solo da remoto, è toccato al presidente di Federagenti Alessandro Santi assicurare all'annuale assemblea di Assagenti Genova il minimo sindacale di relazione con la politica richiesta dalla principale uscita pubblica d'una associazione lobbistica.

“Non sono fra i detrattori della legge portuale, ma qualche intervento occorrerebbe: una regia costante, diversa dall'occasionale riunione dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, in grado di dare loro indirizzi di lungo termine. Regolamenti attuativi tempestivi: quello sulle concessioni lo abbiamo adottato solo dietro ricatto della Commissione europea. Riapertura dei Comitati di gestione alle categorie produttive” ha sintetizzato il massimo rappresentante nazionale degli agenti marittimi, auspicando “maggiore attenzione per la strategicità del trasporto marittimo: il gap, in un paese che vive di import&export, è evidenziato da un Decreto legge sulle materie prime strategiche, appena emanato, che non riguarda più di 2.800 tonnellate degli oltre 470 milioni che passano per i nostri porti”.

A parte ciò il commissario della più grande opera marittima della storia portuale italiana, la nuova diga foranea del porto di Genova, il sindaco Marco Bucci, rivelato di aver “formalizzato al nuovo vertice di Adsp (commissario Seno) la proposta di piano regolatore portuale della struttura commissariale, [sostanzialmente il masterplan](#)”, ha rifiutato ogni approfondimento sul contenzioso per ora dialettico che opporrebbe stazione appaltante e appaltatore (condizionale d'obbligo, stante l'ufficiosità delle notizie finora emerse), imperniato sul ritardo di circa un anno dei lavori per avviare al quale il secondo, il consorzio Pergenova Breakwater, richiederebbe alla prima (l'Adsp) riserve da 180 milioni di euro. E il padrone di casa, Paolo Pessina, presidente uscente di Assagenti s'è limitato all'auspicio che “le inchieste non impattino sui tempi di realizzazione delle infrastrutture”.

Per il resto la mattinata è stata dedicata a temi ‘alti’: “I rischi che incombono sul traffico mondiale via mare, hanno una potenzialità devastante per l'assetto geopolitico del pianeta e per la capacità di innescare reazioni a catena nel campo dell'approvvigionamento di cereali, soia, riso e prodotti agroalimentari per popolazioni che non possono farne a meno, nonché nella fornitura di energia” ha riepilogato una nota di Assagenti, evidenziando “una drammatica sottovalutazione delle soglie di pericolo legate alla possibile chiusura di due o più choke point, ovvero le strozzature strategiche attraverso le quali transita più dell'80% del traffico marittimo di merci, materie prime e prodotti finiti”.

“Con Suez di fatto aperto solo al traffico delle navi che raggiungono Gedda e i porti della costa occidentale della penisola saudita anche solo un'altra crisi in stretti strategici come quello di Hormuz attraverso il quale transita il 20% del petrolio del mondo, oppure dello stretto di Malacca, vitale per i traffici da e per la Cina e per il subcontinente asiatico, l'economia mondiale rischierebbe di collassare con un salto nel vuoto per interi Paesi se non per interi continenti” ha aggiunto Pessina, introducendo uno studio sulla strategicità dei choke point e sulle conseguenze che un loro blocco provocherebbe elaborato per Assagenti dal Centro studi Giuseppe Bono.

Intorno a tale tema e, in particolare, alla crisi del Mar Rosso si sono poi susseguiti dibattiti e interventi dei diversi ospiti, fra cui Antonio Gozzi, special advisor Confindustria e presidente di Federacciai, i presidenti di Confitarma e Assarmatori, rispettivamente Mario Zanetti e Stefano Messina, l'amministratore delegato di Premuda, Marco Fiori, e il vertice di Mercitalia Shunting Terminal, Livio Ravera, prima delle scoppiettanti conclusioni affidate a Nello Musumeci.

Il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, definita “ambigua e contraddittoria” la politica fiscale Ue in materia di Blue Economy, è riuscito prima a leggere un “desiderio di cambiamento” nel recente voto europeo, data “l'incapacità delle Commissioni guidate dal centrosinistra di dare il giusto peso al Sud Europa” (il Partito Popolare vince in realtà le elezioni e guida la Commissione ininterrottamente dal 2004 e si appresta a farlo per altri cinque anni, probabilmente con lo stesso presidente uscente e con la stessa maggioranza dell'ultimo quinquennio).

Poi ha vantato “il grande lavoro fatto per trasformare la Struttura per le politiche del mare in Dipartimento”, sorvolando sul recente deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia dell'Ue per la mancata elaborazione e comunicazione dei suoi piani di gestione dello spazio marittimo, ma rivendicando l'imminente presentazione “di un disegno di legge per disciplinare la dimensione sottomarina”.

Il prossimo presidente di Assagenti sarà Gianluca Croce (Msc Italia).