

CONSEGUENZE ANCHE PER IL NORD OVEST

LE BOMBE LONTANE COLPISCONO L'ECONOMIA

Gli agenti marittimi preoccupati per i tanti conflitti poco pubblicizzati che in realtà provocano blocchi agli scambi e alzano i prezzi. Tutta la filiera logistica ne risente

■ Non se ne parla abbastanza. Persino il conflitto in Ucraina fa meno «notizia». Ma le tante guerre che ci sono nel mondo e che stanno aumentando mettono in crisi l'economia e gli effetti dei bombardamenti si sentono anche nei porti italiani e in quei territori, come

il Nord Ovest, che vivono grazie alla filiera della logistica. L'allarme arriva da **Federagenti** che chiede più sforzi per trovare soluzioni alle armi.

Diego Pistacchi a pagina 6

GLI AGENTI MARITTIMI DENUNCIANO I RISCHI PER DIVERSI SETTORI

Le bombe che nessuno racconta cadono anche sul Nord Ovest

Conflitti non pubblicizzati sui media in tutto il mondo bloccano i traffici e fanno schizzare i prezzi: la filiera logistica in allarme

Diego Pistacchi

■ Colpi di mortaio sparati con il silenziatore «mediatico». Cannonate invisibili al «grande pubblico». Bombe che cadono sugli «invisibili». Sono le guerre che non fanno notizia. Ma che ci sono. Che fanno vittime e danni, uccidendo persone innocenti e l'economia mondiale, esattamente se non più di quelle raccontate. Anche se, piano piano, a dire la verità, si parla sempre meno anche del conflitto in Ucraina.

Nomi esotici, a volte sconosciuti, comunque lontani, sono in realtà vicinissimi alla vita quotidiana di ognuno. Perché sono i crocevia marittimi dell'economia. Di quell'economia che rallenta e rischia grosso, anche ma non solo per quanto accade nel Donbass. «Odessa, Chornomorsk, Bab-El-Mandeb, Ashdod, Stretto di Taiwan, Kherson, Bosforo e Dardanelli, Suez. In un Occidente, in un'Europa e in un'Italia cronicamente distratti, al punto che anche la «guerra in casa», quella in Ucraina, ha perso gli onori delle prime pagine, questi nomi possono significa-

re poco o nulla», lancia il monito **Federagenti**, la federazione italiana che raccoglie agenti, raccomandatori marittimi e mediatori marittimi. Gli addetti ai lavori, quelli che vivono e vedono sulla pelle delle loro aziende gli effetti delle guerre. Di tutte le guerre.

«Questi nomi di porti sparsi nel mondo - sottolinea **Alessandro Santi**, Presidente di **Federagenti** - sono altrettanto punte dell'iceberg di conflitti e di guerre, sempre meno locali e sempre più globali che stanno impattando su nodi strategici del commercio mondiale dal Mediterraneo all'Africa occidentale e orientale, dal Mar Nero al Mare della Cina, dal Centro America al Sud Est asiatico, alla Corea. In queste aree e in questi porti le scelte geopolitiche hanno preso il sopravvento sulle scelte economiche e commerciali perché il controllo sui flussi di merci e persone con effetti già presenti e potenzialmente devastanti per l'economia e la vita delle popolazioni mondiali è diventato un fattore strategico. E gli effetti si misurano nella scarsità dei prodotti fondamentali per la so-

pravvivenza delle persone e delle aziende come pure nella spinta inflattiva che arreca conseguentemente i suoi danni con l'aumento dei costi di qualsiasi bene e servizio».

Ogni giorno si parla di rincari, si punta il dito sugli aumenti (e a volte sulla scarsità) delle materie prime. È un facile ritornello, un modo per far apparire la cosa come ineluttabile. E la guerra in Ucraina è stata anche un'ottima giustificazione a un problema preesistente. Tanto che i prezzi alle stelle per il gas e l'energia non sono iniziati con l'invasione russa. L'economia del mare, sia come parte fondamentale della catena logistica, sia come settore che vive e produce ricchezza anche per il territorio in misura direttamente proporzionale agli scambi, è la vedet-



ta, il campanello d'allarme per quello che un crisi può comportare a tutti i settori. Ecco perché il Presidente di **Federagenti** chiede di non limitarsi a osservare ciò che accade, ma ad andare alla radice, per cercare una soluzione. «La lamentazione quotidiana sulla crisi degli approvvigionamenti di materie prime, dovrebbe lasciare il posto a un'analisi sulle motivazioni e sulle possibili soluzioni», incalza. La gravità della situazione è ad esempio misurabile dal cargo watchlist della IUA (International Underwriting Association) che all'inizio del 2019 presentava 49 aree di rischio di cui 15 nella fascia da alta ad estrema mentre oggi le aree a rischio sono 61 (+25%) e quelle nella fascia alta di conflitti in campo aperto sono balzate a 21 (+40%). «Non analizzare e non comprendere che queste tensioni si tradurranno in problemi seri per i trasporti marittimi ma anche nella minaccia di fratture nelle catene di approvvigionamento e, in maniera più am-

pia, nel minare il concetto di democrazie liberali - aggiunge il Presidente di **Federagenti** - è sintomo di una 'strategia dello struzzo' che metterà a repentaglio economia ed equilibri sociali nei paesi occidentali». Ecco perché la guerra e ancor più le guerre silenziose, sono una minaccia per un tessuto economico come quello del Nord Ovest che vive di economia del mare anche nella sua parte a terra che riceve le merci in arrivo nei porti. «Non parliamo solo di aree lontane come Taiwan o lo Yemen. Lo stretto di Sicilia come pure il Mediterraneo sud orientale (Libia, Cipro, Turchia) - afferma Santi - sono e diventeranno sempre più aree di tensione che provocheranno strozzature logistiche oltre a provocare in parallelo un incremento esponenziale dei flussi migratori prevedibili dal nord Africa verso la nostra penisola, creando le premesse per situazioni fuori controllo. Ci rivolgiamo in anticipo a chi governerà questo Paese e in ritardo rispetto alla comprensione dei

rischi che ci riguardano direttamente: i nostri porti e i nostri spazi marittimi - conclude Santi - devono diventare snodi efficienti e non colli di bottiglia, devono essere innervati nelle reti Ten-T e nelle catene di valore che si genereranno a fronte di scelte di politica internazionale, devono rispondere alle esigenze di un piano strategico nazionale su energia, materie prime essenziali e transizione ecologica che va pensato e costruito come primario obiettivo del nuovo governo». Una chiusura con secco riferimento ai ritardi che i governi hanno mostrato finora sul tema delle infrastrutture necessarie a garantire competitività ai porti italiani, a partire da quelli liguri che sono i principali scali internazionali che guardano all'Europa. Ritardi da cui non è esente il governo Draghi e in particolare il ministro Giovannini, che non ha dato l'impulso atteso e anzi ha rinviato come i suoi predecessori alcune scelte fondamentali e attese.

