

Per Federagenti è giunta l'ora del rilancio dei porti del Mediterraneo

Santi: "Su questi mercati l'Italia e l'Europa possono e devono fare di più, con una ficcante politica di investimenti in tecnologia e infrastrutture favorendo la collaborazione industriale"



Alessandro Santi, presidente Federagenti

I porti del Nord Europa lasciano sul campo l'8% del volume complessivo delle merci movimentate; parallelamente i porti del Mediterraneo guadagnano il 7% del traffico, ma a beneficiarne sono specialmente spagnoli, francesi e greci. Gli scali italiani confermano invece le loro difficoltà e anche nel 2022 non sono riusciti a beneficiare di quella che è ormai una crisi evidente della portualità nordeuropea. A evidenziare questi dati e al tempo stesso le potenzialità che ne derivano - dati presentati durante i Med Dialogues organizzati recentemente da ISPI e Ministero degli Esteri - è il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, che ha richiesto un deciso cambiamento di rotta nella politica portuale del Paese.

"Oggi il mirino va puntato e ciò va fatto alla svelta sui paesi del Nord Africa e del Medio Oriente (la cosiddetta area MENA) e sui traffici infra mediterranei a vantaggio, non solo dell'Italia, ma dell'Europa. La crisi della Cina, esasperata dalle politiche anti-Covid, e la sempre più accentuata tendenza degli Stati Uniti a rafforzare con fenomeni di reshoring la produzione interna a discapito delle importazioni, stanno spostando il baricentro possibile dei traffici italiani ed europei verso i paesi dell'area MENA, peraltro già fornitori di energia fossile e potenziali produttori di energie rinnovabili di primaria importanza. Ma su questi mercati sia l'Italia che l'Europa possono e devono fare di più, con una ficcante

politica di investimenti in tecnologia e infrastrutture favorendo la collaborazione industriale”, ha dichiarato Alessandro Santi.

“È proprio in considerazione di questo quadro geopolitico e geoeconomico che il settore marittimo e in primis proprio gli agenti marittimi possono e devono svolgere un ruolo pionieristico anche stimolando i processi di trasformazione e di efficientamento delle nostre infrastrutture portuali, siano esse materiali (accessibilità, dragaggi, resilienza) come pure immateriali (governance portuale, digitalizzazione, snellimento burocratico) che oggi condizionano negativamente la possibilità, per la prima volta concreta, per i porti italiani di riguadagnare significative quote di mercato nei confronti della portualità nord europea”, si legge ancora in conclusione della nota stampa di Federagenti.