

FEDERLOGISTICA SULLA FRAGILITÀ DEI PORTI ITALIANI - IL CASO DELLA EVER GIVEN

28 mar 2021 11:30 - Redazione



La vicenda della Ever Given, la nave portacontainer che si è incagliata e sta bloccando il Canale di Suez fa scattare due allarmi che anche un Paese come l'Italia che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del nostro sistema economico, non può permettersi di non ascoltare: da un lato, l'importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall'altro – come sottolinea il Presidente di Federlogistica, Luigi Merlo – l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti (quelli italiani in primis) di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari.

“Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento – afferma Merlo – è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme”. Federlogistica in stretta collaborazione con Enea sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema, dimostrando con studi e proposte l'esistenza di una vera emergenza.

“Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini – prosegue il Presidente di Federlogistica – su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, ma occorre un impegno consapevole di tutto il Governo anche per affrontare brusche mutazioni nei

possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica”.

“Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale – conclude Merlo – ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall’altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull’interscambio mondiale via mare”.