

Africa, Iran e nuove rotte: le prossime insidie sui traffici marittimi

La crescita dei traffici marittimi dovuta all'avvicinamento o riavvicinamento dei centri di produzione ai luoghi di consumo rispetto all'Estremo Oriente (reshoring e nearshoring) non è scritta sulla pietra

ALBERTO QUARATI

06 Dicembre 2023 alle 07:592 minuti di lettura



Sara Armella

Genova – Ma in quale scenario si sta muovendo Genova? Lo hanno tracciato alcuni dei massimi esperti del settore, moderati da Fabrizio Vettosi, direttore generale del fondo Vsl Club e consigliere della Confitarma. **Mark Lowe, amministratore delegato della società di valutazione del rischio Monact**, mette in guardia [sulle insidie dell'Iran rispetto al passaggio delle navi in Mar Rosso](#) (dove si sono registrati diversi attacchi in mare aperto da parte dei ribelli Houthi, politicamente vicini a Teheran) e all'imbocco del Golfo Persico, entrambi punti nodali del traffico marittimo mondiale: «L'Iran non ha interesse a interrompere i traffici, ma sta dimostrando che può dare molto fastidio». E avverte che quando si parla di Africa, «bisogna avere la capacità di investire e avere uno scenario stabile». «Nei rapporti con l'Africa - ragiona Luigi Merlo,

responsabile Rapporti istituzionali Italia del gruppo Msc - la Cina è l'unico Paese che ha portato avanti strategia politica e militare. L'Europa se vuole conquistare un ruolo di equilibratore in Africa, deve garantire pace. E intanto l'Italia è immobile quanto a movimentazione dei container, serve un salto di qualità. Basta col dire che l'Italia è una piattaforma in mezzo al Mediterraneo, chi dice queste banalità si fermi e ascolti».



Luigi Merlo

Anche la crescita dei traffici marittimi dovuta all'avvicinamento o riavvicinamento dei centri di produzione ai luoghi di consumo rispetto all'Estremo Oriente (reshoring e nearshoring) non è scritta sulla pietra: «Dal nostro osservatorio - commenta Stefano Messina, presidente di Assarmatori - ci sembra che il fenomeno si stia assestando all'iniziativa di singoli produttori, che non arriva a incidere sulla lunghezza complessiva delle rotte effettuate». Sara Armella, avvocato fiscalista tra i massimi esperti in Italia di diritto doganale, invita invece a [vedere il bicchiere mezzo pieno di un mondo sempre più fatto di barriere](#) (i dazi rispetto all'epoca pre-Covid sono triplicati): «Aumentano per esempio gli accordi di libero scambio tra singoli Paesi, che si sovrappongono agli accordi internazionali. **Per l'Italia può essere un bene**, perché molti di questi nascono con alcune tutele importanti, come quelle dell'indicazione geografica, fattore di protezione del Made in Italy rispetto ai numerosi episodi di contraffazione presenti sul mercato, il cosiddetto prodotto Italian sounding, che sembra italiano, ma che in realtà non lo è».

Marco Conforti, presidente della società terminalistica Psa Italy, esprime i suoi dubbi sulle Zone economiche speciali: «Piazza Banchi, con le banche e il mercato dietro al porto, è stata una Zes ante-litteram. Ma aveva una caratteristica ben precisa, come l'hanno oggi le zone a fiscalità e normativa facilitata presenti nel mondo. Sono singoli punti, largamente promossi dall'autorità statale. Come sono configurate oggi, **le Zes in Italia rischiano di essere troppo grandi, perdendo la loro specificità**, e mancano della giusta promozione». Richiamo infine di Paolo Pessina, presidente di Assagenti, che auspica come la politica possa adottare sui temi ambientali la stessa flessibilità che ha avuto la sua categoria nell'affrontare gli ultimi 15, travagliati, anni di shipping. — A. Qua.