



Dazi e crisi politiche, le nuove barriere dello shipping

Geopolitica e shipping al centro del Forum organizzato ieri da Secolo XIX e MediTelegraph (foto Fornetti). Dagli operatori le critiche sul mancato sostegno del governo sulle aziende

presenti in Iran e sulle continue «incertezze finanziarie» che colpiscono il settore. Stati Uniti nel mirino: «Usano il petrolio come arma di pressione». QUARATI E GALLOTTI / PAGINE 10 E 11

Dazi e tensioni politiche lo shipping alle prese con le nuove barriere

Cosulich: «Dal governo nessuna protezione alle aziende presenti in Iran»
Per d'Amico il problema principale del settore rimane «l'incertezza finanziaria»

Stati Uniti e Arabia Saudita utilizzano il petrolio come arma di pressione

Giachino: «Servono grandi infrastrutture, e Genova dovrebbe fare un po' di più»

Alberto Quarati / GENOVA

Nuovi governi populistici, crescita demografica, guerra dei dazi tra Usa e Cina. Sono molti

i mutamenti geopolitici che influiranno in diversa misura sul mercato internazionale dello shipping, come ha spiegato Mark Lowe, direttore della società di consulenza Monact Risk Assessment Services, in occasione del quinto forum organizzato da *Il Secolo XIX/The MediTelegraph*, questa volta intitolato "Shipping e geopolitica, la spinta della tecnologia e il freno del proibizionismo".

L'argomento, introdotto da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e per l'occasione moderatore della tavola roton-

da, è stato approfondito di fronte ai 350 presenti da Lowe, che ha parlato anche della recente reintroduzione delle sanzioni degli Stati Uniti nei confronti dell'Iran, Paese con cui l'Italia intrattiene storica-



mente saldi legami commerciali, oggi messi in discussione proprio dalla politica estera di Washington.

La sintesi più cruda è quella di Augusto Cosulich, amministratore delegato del gruppo Fratelli Cosulich, storicamente una delle teste di ponte tra Italia e Teheran, che lamenta come il governo abbia «dato scarsissima protezione politica in questa vicenda, e accettando di subire l'effetto delle sanzioni imposte da un altro Paese, cioè gli Stati Uniti». L'imprenditore marittimo sottolinea il fatto che la parziale esenzione di Roma dalle sanzioni «è un contentino dato dagli americani in cambio dell'acquisto degli aerei da guerra F35» e sottolinea la violenza dell'operazione portata avanti dal presidente Usa Donald Trump, che in pratica non ha avuto bisogno di sedersi al tavolo con nessuno per mandare a monte le trattative internazionali raggiunte nel 2015, avendo dalla sua il solo ma minaccioso peso di una ritorsione commerciale da parte della prima potenza globale mondiale. Anche sulla Cina, di cui Cosulich è partner rappresentando da 35 anni la compagnia

di navigazione statale Cosco, l'imprenditore sottolinea come quello di Pechino sia l'unico Paese in cui «i ricchi diventano più poveri e i poveri diventano più ricchi, in controtendenza con quello che accade in tutto il resto del mondo. Forse sarebbe il caso di chiedersi se quel modello di comunismo sia così sbagliato rispetto a quello europeo che scende in piazza e sceglie i governi populistici».

Il petrolio come strumento di minaccia e controllo del mercato da parte di Stati Uniti e Arabia Saudita, una Russia che mostra i muscoli sotto il profilo della politica ma che sconta forti difficoltà commerciali, il Brasile primo esportatore di carne halal che come prima mossa diplomatica del nuovo governo annuncia lo spostamento dell'ambasciata in Israele da Tel Aviv a Gerusalemme, l'ombra della guerra dei dazi e la sostanziale incapacità dell'Europa di toccare palla su questi temi.

In un contesto così avverso, spiega Cesare d'Amico, numero uno del gruppo d'Amico, una delle più grandi compagnie italiane ed europee, per

l'armatore il motivo di maggiore destabilizzazione non è tanto la politica daziaria, perché la merce trova sempre la sua strada, quanto l'incertezza finanziaria, che può seriamente minare gli investimenti delle aziende del settore, sempre pesanti e sul lungo termine.

Sul fronte portuale, dice Francesco Mariani, segretario generale di Assoport, l'Italia si trova nella sostanza schiacciata tra «due padroni», i grandi player e investitori internazionali, con una grande contraddizione: la presenza sul mercato di soggetti sempre più globali e il carattere invece fortemente nazionale della politica, che però non può lasciare sola i porti a dialogare «con questi due enormi mastodonti».

Sul fronte nazionale Mino Giachino, presidente della Saimare e ideatore della manifestazione Sì Tav di Torino, ha ricordato che proprio quella discesa in piazza, «un po' presa sottogamba a Genova, è in realtà importante anche per la città: perché un governo forte, alla luce di quei numeri (30 mila in corteo, 71 mila le petizioni a ieri mattina) è in grado di prendere qualunque decisione per le infrastrutture». —



Mark Lowe



La prima sessione dei lavori del Forum (foto in alto) moderata da Gian Enzo Duci. Sotto: una panoramica del pubblico durante la seconda parte del convegno

FORNETTI