

Centralità e resilienza: il caso del Mediterraneo nel trasporto marittimo

Uno specchio d'acqua pari all'un per cento del totale dei mari del pianeta accoglie circa il 25% dei traffici globali di container e il 30% dei traffici energetici. Questi dati ci danno la dimensione di quello che il Mediterraneo rappresenta nel sistema-mare del pianeta. La sua «centralità», trasportisticamente parlando, è evidente. Una centralità che viene accostata alla sua vocazione medioceanica per il fatto che, in fondo, si tratterebbe solo di un frammento di una rotta molto più ampia. Eppure, le dinamiche dei trasporti marittimi nel Mediterraneo sono complesse e sarebbe riduttivo semplificarle attraverso stereotipi consolidati riguardanti l'ineluttabile e impietoso confronto con il Mare del Nord o con l'appellativo non già di «Mare Nostrum» bensì di «Mare Aliorum». Il Mediterraneo ha mostrato e dimostrato la sua capacità di resilienza a cambiamenti epocali che hanno caratterizzato la storia del trasporto marittimo, non da ultimo quelli prodotti dalla pandemia, dalla crisi russo-ucraina e dalla ridefinizione delle supply chain a livello globale.

Centrality and resilience: the case of the Mediterranean in maritime transport

A stretch of water equal to one per cent of the planet's total seas sees around 25% of global container traffic and 30% of energy traffic pass through it. These figures give us the dimension of what the Mediterranean represents in the planet's sea-system. Its «centrality», in term of transports, is evident. A centrality that is likened to its mid-oceanic vocation, due to the fact that, after all, it is only a fragment of a much wider route. Yet, the dynamics of maritime transport are complex and it would be reductive to simplify them through established stereotypes concerning the ineluctable and pitiless comparison with the North Sea or with the appellation not of «Mare Nostrum» but of «Mare Aliorum». The Mediterranean has shown and demonstrated its resilience to epochal changes that have characterised the history of maritime transport, not least those produced by the pandemic, the russian-ukrainian crisis and the redefinition of supply chains at global level.

Parole chiave: Mediterraneo, trasporti marittimi, supply chain

Keywords: Mediterranean, maritime transports, supply chain

Università di Roma «La Sapienza», Dipartimento di scienze politiche – paolo.sellari@uniroma1.it

1. Il Mediterraneo, dalla vela al container

La rilevanza del Mediterraneo nell'ambito dei flussi commerciali marittimi è un fatto storico ormai consolidato. L'apertura di Suez ha conferito all'intero bacino una sorta di ineluttabile destino: quello di essere attraversato da rotte interoceaniche e di avviare un processo continuo di ri-modulazione del suo ruolo, non solo votato alle relazioni interne ma, soprattutto, alla vocazione di «Medioceano». Un termine che al Mediterraneo viene accostato (forse troppo) di frequente, quasi a significare che le fortune del «nostro mare» siano inesorabilmente legate a quelle degli altri mari (ovvero oceani) e che in fondo un qualunque successo dell'Europa meridionale o dell'Africa settentrionale, sia governato da attori esterni

e che la centralità del Mediterraneo e delle sue penisole, quella italiana *in primis*, traggano senso solo come punti di passaggio (fig. 1). Destino



Fig. 1. Il Mediterraneo medioceanico.
Fonte: Fioravanzo, 1943, p. 8.



Fig. 2. I quattro Mediterranei di Giuseppe Fioravanzo.
Fonte: elaborazione a cura di Dario Zamperin.

delle terre di mezzo, dei mari di mezzo. Fioravanzo (1936) aveva individuato nei quattro mediterranei del globo (latino, australasico, americano e giapponese, vedi fig. 2) le aree marittime nelle quali coesistevano dinamiche politiche, economiche, culturali e strategiche in grado di alimentare tensioni così come interazioni. A ben pensarci, due di questi mediterranei, quello americano e quello latino, acquisirono la loro vocazione (anche) medioceanica (e, quindi, la relativa centralità) grazie alla realizzazione di due opere artificiali, rispettivamente i canali di Panama e Suez. Quello australasico e quello giapponese in epoca contemporanea godono di un'evidente centralità in relazione alla quantità di traffici, soprattutto container, che li caratterizzano.

In tutti e quattro i Mediterranei i traffici marittimi che sono dipanati, sia in passato sia in epoca contemporanea, hanno avuto un ruolo fondamentale nei processi di sviluppo territoriale. Al loro interno, inoltre, è possibile ulteriormente identificare sistemi portuali (o singoli porti) più o meno centrali rispetto alle direttrici delle rotte, a bacini economici e demografici, a «sensibilità» geopolitiche.

Gli studi di Fleming e Hayouth (1994) ripresi da Wang e Cullinane (2016) hanno evidenziato come la centralità di un porto, di un macrosistema portuale e di un intero bacino maritti-

mo, derivino dalla capacità di «intermediazione geografica», che è di per sé multiscalare (Wang e Cullinane, 2016, p. 326), definita, a sua volta, dalla quantità di flussi in entrata e in uscita. Tale intermediazione geografica risulterebbe massima nel caso di porti come Singapore, Shanghai e Hong Kong nel Sud-est asiatico; Valencia e Marsaxlokk nel Mediterraneo; Rotterdam e Amburgo nel Mare del Nord (Wang e Cullinane, 2016, pp. 339-341). Anche Adalberto Vallega nei suoi numerosi scritti sul mare ha spesso ricordato che la centralità geografico-economica dei porti e dei sistemi marittimi è in stretta relazione con la centralità geopolitica, e che la geografia dei trasporti e la geopolitica dei trasporti sono le due facce di una stessa medaglia: quella dell'insieme dei flussi commerciali e della loro articolazione. L'articolazione di flussi commerciali dipende dalla progressiva divisione internazionale del lavoro e dalla creazione di catene di approvvigionamento sempre più complesse e soggette a determinanti geopolitiche. La gerarchizzazione degli oceani non avrebbe potuto, comunque, prescindere dal ruolo di «intermediazione marittima» svolto dai «Mediterranei»: questi ultimi assumono, da un punto di vista sia geopolitico sia geoeconomico, una dimensione relazionale e spaziale ben lontana dalla supremazia oceanica e dalla subalternità dei mari interni.



Nei tre volumi che più hanno caratterizzato le ricerche su temi marittimi da parte del geografo genovese (*Per una geografia del mare*, 1980; *Ecumene Oceano*, 1985; *Geografia delle strategie marittime*, 1997) viene evidenziato come l'evoluzione del trasporto marittimo, dei suoi «attori» in mare (navi) e a terra (porti), componesse un sistema complesso formato dall'interazione tra *orizzonte marittimo* e *orizzonte terrestre*. Influenzato dagli studi di André Vigarié, Vallega vide nella qualità dell'interazione tra queste due dimensioni il nesso tra geopolitica e geografia dei trasporti. L'azione geopolitica doveva essere condotta dallo Stato, o da altri attori, in modo tale da favorire l'ottimizzazione di questa relazione, dello sviluppo economico e territoriale: non solo della regione/interfaccia con le rotte marittime, ma di un retroterra che doveva spingersi più all'interno possibile. Questo programma avveniva attraverso quello che Vigarié definì «trittico» ottimale (1964): avanmare, porto, ferrovia (o canale navigabile). L'esigenza di una tale relazione si evidenziò progressivamente con l'evolvere dell'intero sistema commerciale marittimo.

Durante lo stadio *mercantile*, tra il 1750 e il 1830, la vocazione commerciale della borghesia mercantile nordeuropea disegnò rotte definite dagli scambi coloniali e legò il potere economico allo spazio geopolitico oceanico. Le teorie geopolitiche mahaniane sul *sea power*, in fondo, avevano origine proprio dalla forte gerarchizzazione prodotta dall'oceano: chi avesse avuto il dominio del mare, avrebbe comandato il mondo. La potenza economica si fondava, in pratica, su una relazione circolare secondo la quale lo Stato favoriva i commerci interni e internazionali accrescendo il suo potere economico lungo le rotte oceaniche, trasformandolo in potere politico. Quest'ultimo rafforzava lo Stato, che era così indotto alla tutela degli interessi nazionali, cioè della borghesia. Il sistema degli Stati mercantili, che aveva il suo perno nel Mare del Nord, rappresentò il fulcro geografico di questa fase, mentre il cuore oceanico era posizionato nell'Atlantico (Vallega, 1997).

Il successivo stadio *paleoindustriale* (dal 1830 al 1900) fu caratterizzato da imponenti miglioni dal punto di vista tecnico che permisero alla navigazione l'ampliamento dell'orizzonte oceanico e lo sviluppo di rotte specializzate (tè, caffè, spezie) e, soprattutto, dall'apertura di Suez (1859), che ebbe il merito di inserire il Mediterraneo nell'ambito dei circuiti marittimi intercontinentali. Tuttavia, quest'ultimo restò, ancora per anni, relegato a posizioni di subalternità rispetto all'affaccio europeo nordatlantico, sia per l'inesistenza di potenze

navali e commerciali, sia per la relazione circolare tra borghesia mercantile e sviluppo della rivoluzione industriale che consolidò il fulcro geografico nord-europeo. Il porto paleoindustriale, inoltre, iniziò a svolgere un ruolo di *gateway* e non solo di porto-emporio di tradizione mercantile (configurazione che restò tipica dei porti mediterranei, almeno fino all'apertura dei trafori ferroviari), grazie proprio all'infrastrutturazione di terra costituita dalla fitta rete di canali navigabili nel Nord Europa e dalle numerose linee ferroviarie realizzate dopo il 1840. Fulcro geografico e cuore oceanico restavano ben saldi tra Europa (Gran Bretagna soprattutto) e Atlantico settentrionale.

Lo sviluppo ferroviario che caratterizzò il successivo stadio *neoindustriale* (1900-1970) rafforzò il ruolo dei porti come interfaccia terra-mare. In questa fase, la centralità del Mediterraneo iniziò a manifestarsi con caratteri più definiti, soprattutto nella fase successiva al secondo conflitto mondiale. Se a livello globale si rafforzò il cuore oceanico posto nell'Atlantico settentrionale, grazie al dominio economico, tecnologico e politico di Stati Uniti e Gran Bretagna, a livello terrestre era più difficile individuare un fulcro. Non perché fosse scalfito il dominio dei due baluardi atlantici, ma perché, soprattutto nel post seconda guerra mondiale, tutte le aree del pianeta, con esclusione dell'Antartide, erano coinvolte nell'organizzazione industriale, pur se inquadrata in una relazione di tipo centro-periferia, tra regioni trainanti e regioni trainate (Vallega, 1997, p. 97). I traffici marittimi ebbero una grande trasformazione che scaturiva dal ruolo preponderante ricoperto dai flussi di materie prime, minerarie e petrolifere. Si iniziarono a formare le prime rudimentali catene logistiche e, soprattutto, iniziò a farsi evidente il condizionamento dei traffici marittimi rispetto alle aree sensibili alle vicende geopolitiche che rendevano vulnerabili alcuni *choke points* (gli stretti mediorientali, il canale di Suez). La «geografia» tradizionale osservava, sulla terraferma, sviluppi industriali litoranei, concentrati nelle aree portuali o a loro ridosso, in perfetta applicazione delle teorie di Alfred Weber sul punto di minimo costo trasportazionale. In questa fase anche il Mediterraneo iniziò ad assumere un ruolo chiave, «centrale», appunto. I porti della sponda settentrionale erano punti d'attracco ideali per le petroliere provenienti da Suez e, nel loro ambito, si avviò un forte processo di industrializzazione litoranea, legata in particolar modo alle teorie sulla polarizzazione di Perroux (Cerreti, Marconi e Sellari, 2019, pp. 226-229). Nella fase neoindustriale il Mediterraneo mostrò anche tutta

la sua vulnerabilità derivante dai rischi geopolitici di cui era carico il Medioriente. Le chiusure di Suez nel 1956-57 e tra il 1967 e il 1975, in concomitanza con le guerre arabo israeliane, sancirono una seria emarginazione del *Mare Nostrum* dai traffici globali e il reindirizzamento dei flussi lungo la rotta del Capo.

La fine degli anni Settanta vide una relativa stabilizzazione dell'area di Suez grazie agli accordi di Camp David tra Egitto e Israele del 1978. Non fu un caso che, negli anni subito successivi, il trasporto marittimo lungo la rotta Far East-Suez-Mediterraneo, iniziasse a rin vigorirsi e a gettare le basi per diventare, dal decennio successivo, un vero e proprio sistema organizzativo del trasporto marittimo globale. Si entrava, agli inizi degli anni Ottanta, nello stadio *transindustriale* che ebbe enormi ripercussioni sul trasporto marittimo, sulla configurazione delle rotte e sulla struttura dei porti. Innanzitutto, grazie alla standardizzazione dei carichi (containerizzazione), al calo del prezzo dei carburanti, all'azione stabilizzatrice del GATT prima e del WTO dopo, i traffici commerciali oceanici ebbero un'espansione quantitativa (crescita esorbitante dei commerci) e spaziale (coinvolgevano tutto l'ecumene oceanico)¹. Inoltre, l'entrata in scena della Cina popolare, che nel 1971 ebbe il riconoscimento da parte degli Stati Uniti, e il ruolo sempre più decisivo nelle relazioni economico-finanziarie del Giappone, crearono un nuovo cuore oceanico: quello del Pacifico occidentale. Lo sviluppo tecnologico e l'applicazione di strumenti e conoscenze informatiche ai processi comunicativi, produttivi e distributivi definirono lo stadio dell'iper-connesione che sancì l'ampliamento della base geografica dei commerci mondiali e fece da «rampa di lancio» per la globalizzazione economica. In quel quadro, la rotta est-ovest e il passaggio per Suez, e dunque il Mediterraneo, divennero cruciali.

L'utilizzo massiccio del container richiedeva interfacce terra-mare radicalmente nuove che ridimensionarono gli spazi industriali nei porti a favore di interconnessioni infrastrutturali e spazi per la logistica. Diventava decisivo per il porto e per l'intera catena di trasporto marittimo l'efficienza del lavoro a terra, la velocità di trasferimento della merce alla destinazione finale attraverso sistemi intermodali. Le aree pianeggianti, infrastrutturate, connesse, avevano un vantaggio competitivo innegabile che stabiliva una gerarchia naturale basata su fattori di natura deterministica: i porti del Nord Europa sono, ancora oggi, favoriti per una storica infrastrutturazione che si radicava nell'esistenza di numerose vie navigabili interne

(fiumi e canali artificiali). I porti mediterranei subiscono, al contrario, condizionamenti orografici che hanno evidenziato forti criticità nel momento in cui al trasporto marittimo si doveva garantire una perfetta interoperabilità con quello terrestre.

L'ultimo decennio del secolo scorso fu per il Mediterraneo uno dei periodi più critici della storia recente. L'incapacità di intercettare i flussi di merci che dall'Oriente transitavano verso i più efficienti porti del *Northern range* divenne quasi strutturale. La maggior infrastrutturazione dei porti nordeuropei li faceva preferire per l'*import* e l'*export* di aree anche prossime al Mediterraneo stesso. Il vantaggio localizzativo derivante dalla vicinanza della rotta tra Suez e Gibilterra veniva quasi azzerato dalle inefficienze in termini di gestione della movimentazione e di appesantimento burocratico. Gli studi condotti da Notteboom (2012) e, in Italia, da Isfort (2011), hanno mostrato come il retroterra dei porti di Rotterdam e Anversa si spingesse sino a tutta la Pianura Padana, relegando i porti liguri a punti di approdo per lo più di materie prime e di merci a basso valore aggiunto (fig. 3).

L'apertura dei mercati dell'Europa orientale, esito dell'allargamento dell'Unione Europea ai PECO, sembrava poter conferire, soprattutto ai porti nord adriatici, nuove opportunità di crescita grazie alla vicinanza geografica con le nuove aree logistiche mitteleuropee e all'ipotesi di sviluppo di corridoi multimodali, *in primis* quello Baltico-Adriatico, che avrebbero consentito la creazione di un macrosistema marittimo-portuale innervato da un *landbridge* ferroviario tra Trieste e Danzica. Al tempo stesso si alimentava, all'interno del *Mare Nostrum*, una concorrenza imprevista che scaturiva dalla crescita dei porti della sponda sud, come Port Said e Tangeri, i quali potevano contare su cospicue iniezioni di capitali asiatici



Fig. 3. Bacini di utenza dei porti europei.
Fonte: Isfort, 2011.



Tab. 1. Evoluzione dei traffici 1994-2021 porti del Northern Range e del Mediterraneo (Teu's).

	1994	2000	2005	2010	2015	2017	2019	2020	2021
Northern range									
Rotterdam	4.534.253	6.274.556	9.288.000	11.147.573	12.234.535	13.734.334	14.810.104	14.349.446	15.300.000
Anversa	2.208.173	4.082.334	6.488.029	8.468.476	9.653.511	10.450.898	11.860.204	12.023.000	12.020.000
Brema	2.725.718	2.736.741	3.736.000	488.655	5.546.657	5.513.802	4.857.000	4.771.000	5.019.000
Amburgo	1.480.030	4.248.247	8.088.000	7.895.736	8.821.481	8.815.469	8.257.683	8.540.000	8.715.000
Le Havre	872.939	1.464.901	2.119.000	2.358.077	2.559.410	2.875.281	2.786.000	2.445.000	3.070.000
Zeebrugge	609.600	965.435	1.408.000	2.499.756	1.568.938	1.520.406	1.700.000	1.800.000	2.205.547
Mediterraneo									
Valencia	466.869	1.308.010	2.397.915	4.206.937	4.615.196	4.832.156	5.440.000	5.430.000	5.614.454
Algeciras	1.003.528	2.009.122	3.179.614	2.806.884	4.515.768	4.380.849	5.120.000	5.110.000	4.796.000
Pireo	516.669	1.161.099	1.394.512	885.155	3.327.778	4.060.000	5.650.000	5.437.477	5.320.000
Marsaxlokk	383.060	1.033.052	1.321.000	2.370.729	3.064.000	3.150.000	2.720.000	2.400.000	2.970.000
Barcellona	605.356	1.387.392	2.078.329	1.931.033	1.965.241	3.006.872	3.324.650	2.958.040	3.530.814
Genova	512.098	1.500.632	1.624.964	1.758.858	2.242.902	2.622.187	2.669.917	2.498.850	2.781.112
Gioia Tauro	0	2.653.000	3.205.859	2.852.264	2.546.805	2.448.570	2.522.876	3.193.364	3.146.533
La Spezia	846.000	910.142	1.024.455	1.285.155	1.300.442	1.473.571	1.409.381	1.173.660	1.476.914
Marsiglia	437.077	722.445	906.000	953.435	1.223.173	1.362.204	1.498.000	1.300.000	1.503.000
Trieste	143.168	206.134	198.316	281.643	501.222	616.156	789.640	776.025	757.255
Capodistria	ND	86.679	179.745	476.731	790.736	911.528	959.354	945.051	996.000
Salonicco	ND	229.475	366.000	273.131	351.407	402.422	449.000	461.000	471.000
Napoli	200.035	397.000	373.626	534.694	438.280	509.876	681.929	643.540	652.599
Livorno	371.173	501.339	658.506	628.489	780.874	734.085	789.833	716.233	791.356
Venezia	114.656	218.000	289.860	393.913	560.301	611.383	593.070	529.064	513.814
Alessandria	ND	ND	733.883	1.354.813	1.688.301	870.540	974.137	1.230.000	1.164.000
Port Said	ND	ND	1.521.855	3.627.813	3.575.857	ND	3.658.159	4.010.000	4.760.000
Ashod	ND	ND	ND	ND	1.307.000	1.525.000	1.633.000	1.584.000	1.612.000
Ambarli	ND	ND	1.185.768	2.540.353	3.091.026	3.122.504	3.104.883	2.887.807	2.942.550
Mersin	ND	ND	596.289	1.030.391	1.466.119	1.553.841	1.854.312	1.948.695	2.106.937
Tangeri	ND	ND	ND	2.058.430	3.000.000	3.312.409	4.801.713	5.771.221	7.173.870
Haifa	ND	ND	1.123.000	1.264.000	1.215.000	1.343.000	1.463.997	1.470.000	1.463.000

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Assoporti, worldshipping.org, worldbank.org, lloydlist.maritimeintelligence.informa.com, autorità portuali varie.

e sul basso costo del lavoro. Le consolidate gerarchie portuali all'interno del bacino apparivano in trasformazione quasi a definire una sorta di «Mediterraneo capovolto» (Sellari, 2013).

2. *Transshipment*, gigantismo e competizione

Al volgere del terzo millennio l'Indo-Pacifico, e non più l'Atlantico, si presentava come vero e proprio principio organizzativo dei traffici marittimi globali e con esso acquisiva importanza anche il ruolo del Mediterraneo, centrale nelle rotte dall'Oriente asiatico all'Europa e alle Americhe². L'adozione del sistema *hub-spoke* nel trasporto marittimo ebbe in questo un ruolo significativo in quanto stimolò, nella ricerca di nuove e continue economie di scala, il fenomeno del gigantismo navale. La scarsa vocazione dei porti mediterranei alla funzione di *gateway* fu sopperita dal

lo sviluppo di porti di *transshipment*, che proprio nel Mediterraneo iniziarono a modificare l'intero macrosistema portuale, condizionando le strategie degli operatori dello *shipping*.

In un periodo, quello dei decenni a cavallo del XXI secolo, nel quale, come visto, il Mediterraneo sembrava destinato all'inesorabile declino, la tendenza pareva invertirsi. I porti *hub* spagnoli di Valencia, Barcellona e Algeciras, quello italiano di Gioia Tauro, quello maltese di Marsaxlokk (e, in seguito, il Pireo, Ambarli, Port Said e Tangeri) diventavano importanti perni nelle strategie delle compagnie di *shipping* nelle operazioni di *transshipment*. Pur nella piena consapevolezza che il valore aggiunto dei porti *gateway* è di circa sei volte superiore a quello di un porto di trasbordo, questa tipologia di traffico ha permesso al Mediterraneo di sopravvivere allorché il *gap* infrastrutturale impediva ai porti della sua sponda settentrionale di competere con i rivali del Mare del Nord.

Tab. 2. Movimenti di container nei principali porti italiani (*hinterland* e *transshipment*).

	Teu's in Hinterland	Teu's in Transshipment
Genova	2.264.517	268.015
Savona-Vado	257.817	8.774
La Spezia	1.223.172	39.324
Livorno	642.730	109.081
Napoli	661.100	23.011
Salerno	337.524	24.360
Gioia Tauro	0	3.380.053
Taranto	7.098	19.171
Bari	65.729	0
Ancona	165.346	0
Ravenna	226.358	2.077
Venezia	533.991	0
Trieste	596.190	281.615
Catania	51.666	0
Cagliari	85.566	54.650

Fonte: Elaborazione dell'autore su dati Assoport, 2023.

Purtuttavia, come evidenziato da molti studi presenti in letteratura, i porti con un'elevata quota di *transshipment* sono particolarmente vulnerabili in quanto i flussi di trasbordo sono altamente contendibili. Le possibili cause di questa contendibilità possono essere riassunte in quattro punti. In primo luogo, l'inserimento degli *hub* di trasbordo nella rete complessiva può costituire solo una fase temporanea nello sviluppo del sistema portuale e sottostare a processi di ristrutturazione del sistema in relazione ai livelli di costo/efficienza (Kaselimi, Notteboom e De Borger, 2011). In secondo luogo, le compagnie di navigazione

prendono in considerazione, oltre ai ricavi, anche altri fattori come l'efficienza temporale, la posizione geografica e la qualità del servizio. Questi aspetti possono essere facilmente imitati dai porti rivali vicini, rendendo così molto difficile creare un vantaggio competitivo sostenibile a lungo termine (Rodrigue e Notteboom, 2015). In terzo luogo, la domanda di *gateway* è molto meno contendibile rispetto al trasbordo di merci perché il servizio logistico associato è molto più complesso a causa dell'integrazione con i servizi terrestri verso l'interno. In quarto luogo, gli *hub* di trasbordo sono esposti a cambiamenti nei volumi di traffico derivanti dall'ingresso di nuovi operatori sul mercato. Questo è ancor più vero alla luce della crescita dimensionale delle navi che si è registrata negli anni più recenti³.

Il settore del trasporto marittimo di contenitori è riflesso delle dinamiche dell'economia mondiale e delle condizioni in cui versano gli attori del sistema. Il prezzo del nolo del container è crollato a circa 800 dollari sulla tratta Shanghai-Rotterdam intorno al 2010 a seguito della contrazione del commercio mondiale dopo la crisi finanziaria del 2008 (Ha e Seo, 2017). La risposta delle maggiori compagnie di *shipping* è stata la creazione di grandi alleanze volte a creare un oligopolio e governare la volatilità del mercato. La 2M, la Ocean Alliance e THE Alliance sono frutto proprio di questo processo di integrazione orizzontale che ha permesso il controllo quasi totale del mercato globale a vantaggio di tre mega-alleanze e della dozzina di compagnie che le compongono. Nell'ultimo decennio, come evidenziato dalla tab.3 e dalla fig.4 si sono registrati numerosi processi di fusione e di acquisizione che hanno portato, nel 2022, le prime dieci società a detenere l'84% del mercato (contro il 64% del 2012).

Tab. 3. Le Alleanze strategiche nel settore dello *shipping* (2019).

Compagnia	Nazionalità	Capacità mln. Teus	Alleanza
APM-Maersk + Hamburg Sud	Danimarca+ Germania	3,52	2M
MSC	Italia-Svizzera	3,09	2M
HMM	Corea del Sud	1,05	The Alliance
Hapag-Lloyd+ UASC	Germania+ Paesi del Golfo	1,80	The Alliance
Yang Ming	Taiwan	0,64	The Alliance
Nippon Yusen+ MOL+ K Line	Giappone	2,49	The Alliance
CMA CGM + APL	Francia + Stati Uniti	2,63	Ocean Alliance
COSCO + CSCL+ OOCL	Cina + HK	2,81	Ocean Alliance
Evergreen	Taiwan	1,20	Ocean Alliance

Fonte: elaborazione dell'autore su dati SRM, 2023.



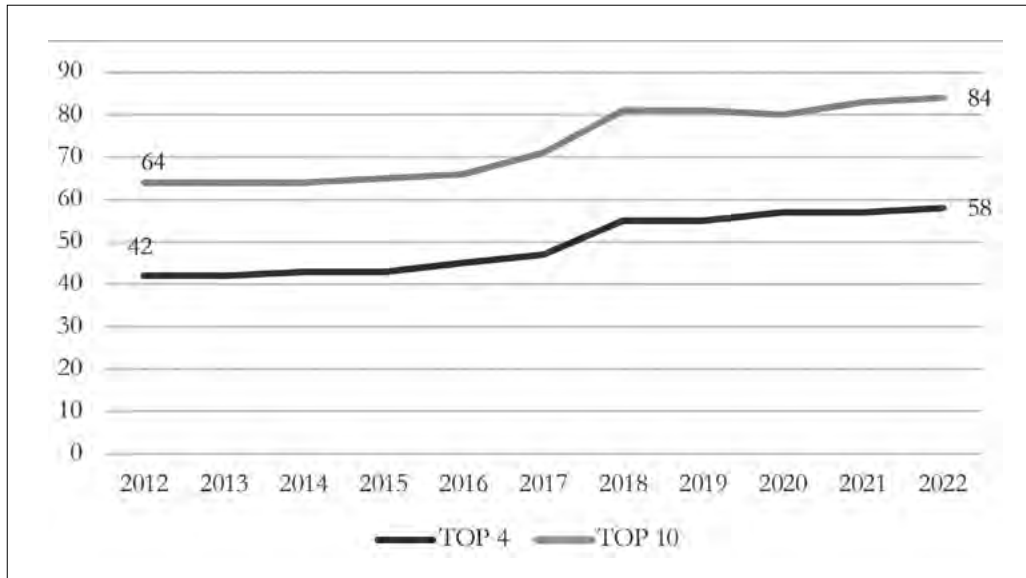


Fig. 4. Quota di mercato delle Top 4 e Top 10 compagnie Anni 2012-2022.
Fonte: elaborazione dell'autore su dati UNCTAD, 2022.

Contemporaneamente a questi fenomeni si è rafforzato quello del gigantismo navale, in atto ormai da più di un quindicennio, adottato con l'obiettivo di ottenere sufficienti economie di scala. Esso ha comportato la necessità di un'evoluzione e di un adeguamento delle infrastrutture portuali (dragaggio di fondali) e dei sistemi di movimentazione per il traffico dei contenitori (implementazione delle banchine e delle gru) al fine di mi-

gliorare la competitività dello scalo. L'introduzione di mega-navi impone nuove sfide alla sincronizzazione delle funzioni portuali in termini di operazioni a terra e di trasferimento verso l'*hinterland*. Ciò ha generato effetti quali l'aumento di terminali portuali dedicati a specifiche linee di navigazione, col fine di garantirne un più agevole trasferimento di merci mare-terra (Parola e altri, 2017).

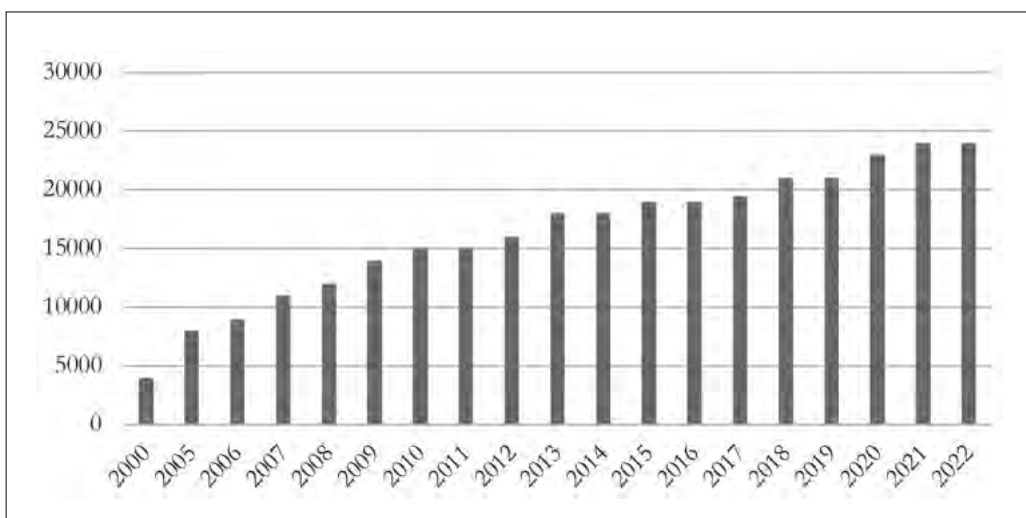


Fig. 5. Evoluzione della dimensione delle portacontainer (Teu's).
Fonte: elaborazione dell'autore su dati UNCTAD, 2022.

Se, da un lato, nel confronto tra Mare del Nord e Mediterraneo il gigantismo favorisce i porti del Sud Europa per via di una maggiore capacità di accogliere le mega-navi favorita dalla presenza di fondali naturali più profondi, dall'altro, pone le compagnie di navigazione in una posizione di vantaggio nei confronti degli interlocutori (autorità portuali, enti territoriali). Associando, infatti, il gigantismo delle navi all'ipertrofismo delle alleanze di compagnie che oggi dominano il mercato dello *shipping* si ha ben chiaro come queste ultime agiscano come potenti attori «politici» nei processi decisionali e come siano in grado di determinare il successo di un porto e di un intero sistema Paese⁴.

3. Il Mediterraneo «asiatico» tra narrazioni neo-coloniali e opportunità di sviluppo

Il Mediterraneo sembra aver consolidato, dunque, nel primo ventennio del nuovo secolo, una vocazione prettamente «mediocanica». La variabile «geografica», cioè la posizione rispetto a Suez, ha evidentemente fornito agli operatori dello *shipping* motivazioni sufficienti per posizionarvi i propri *hub* e sviluppare le proprie strategie.

Tra i maggiori investitori intervenuti nel panorama trasportistico mediterraneo, la Cina si erge ormai da più di un decennio, a primattore. Anche se il Mediterraneo non è la principale priorità geopolitica, rispetto, ad esempio, al Mar Cinese meridionale, esso ha indubbiamente assunto un'importanza crescente per Pechino come terminale occidentale della BRI (Fardella e Prodi, 2017; Ekman, 2018). Nel settembre 2013, come ormai ampiamente noto, il presidente Xi Jinping presentò ad Astana la sua principale iniziativa di politica estera per far rivivere l'antica Via della Seta, nota come *One Belt, One Road* (OBOR), ribattezzata nel 2015 *Belt and Road Initiative* per sottolinearne il carattere inclusivo e cooperativo. Questa ambiziosa espansione globale mira a rafforzare i legami della Cina con il Sud-Est asiatico, l'Asia centrale, l'Europa e l'Africa attraverso una rete di progetti infrastrutturali terrestri, marittimi, digitali e sanitari (Gavinelli, 2018; Ivona, 2020; Sellari, 2020)⁵.

Il Mediterraneo, come snodo del commercio internazionale, si pone per Pechino come spazio di opportunità nel quale agire attraverso acquisizioni e investimenti infrastrutturali, il più importante dei quali è avvenuto nel porto greco del Pireo, del quale la compagnia di Stato cinese COSCO detiene il 67% della proprietà (Linden, 2018). Que-

sta acquisizione diventata oggetto di narrazioni geopolitiche volte a evidenziare la presenza minacciosa del Dragone nel Vecchio Continente («porta» o «testa di ponte» della Cina verso l'Europa)⁶. Per i PECO (Serbia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia) si sono aperte prospettive, grazie alla ferrovia Budapest-Belgrado-Pireo finanziata dalla Cina, di essere collegati al porto greco e svincolarsi dallo *status* di Paesi *land locked* (Vangeli, 2020).

In Croazia, dal 2018, il porto di Zara è in proprietà con *partner* cinesi e nel 2019 COSCO ha annunciato l'apertura del servizio «Rijeka Land Sea Express» verso l'Europa centrale che renderà il *gateway* di Fiume la principale opzione portuale di distribuzione per la Cina nell'Adriatico balcanico. In Slovenia, il porto di Capodistria ha siglato un accordo di cooperazione con il porto cinese di Ningbo aderendo ufficialmente alla BRI (Agatić e altri, 2019). In Italia, nel 2016, COSCO Shipping e Qingdao Port hanno acquistato quote del Reefer Terminal di Vado Ligure con l'obiettivo, una volta realizzato il terzo valico ferroviario, di fungere da porta di accesso verso l'Europa centro-occidentale. Altri rilevanti investimenti portuali cinesi sono presenti nel porto di Marsaxlokk (del quale China Merchants Port ha una partecipazione del 49%), di Marsiglia (con il 25% delle quote di EuroFos), di Valencia (del quale la COSCO detiene il 51% delle azioni) e in quello turco di Kumport (dove detiene il 65% del controllo). In quelli nordafricani di Port Said e di Tangeri i cinesi detengono anche parte dei pacchetti azionari della *Free Zone* (Tran e Zoubir, 2022).

La presenza cinese nella regione mediterranea se da un lato ha creato nuove opportunità di emancipazione portuale e infrastrutturale, dall'altro ha sollevato non poche preoccupazioni nell'Unione Europea, in termini sia politici (perdita di peso e credibilità da parte delle istituzioni comunitarie) sia economiche (in alcuni Paesi, soprattutto dell'area balcanica, si potrebbe innescare una spirale negativa tale da portare a situazioni debitorie irreversibili). In alcuni Paesi come la Grecia (Pireo) e la Turchia (Kumport) l'investimento nei porti è solo un aspetto del programma complessivo, poiché è accompagnato dalla costruzione di ferrovie che alimentano spazi di retroterra sempre più ampi e consentono il controllo verticale delle intere *supply chain*.

Proprio la politica infrastrutturale terrestre promossa dalla Cina ha generato preoccupazione da parte europea, soprattutto per la complessa integrazione, secondo Bruxelles, con i progetti della rete TEN/T. Mentre la maggior parte di quest'ultima è stata pensata per garantire la coe-



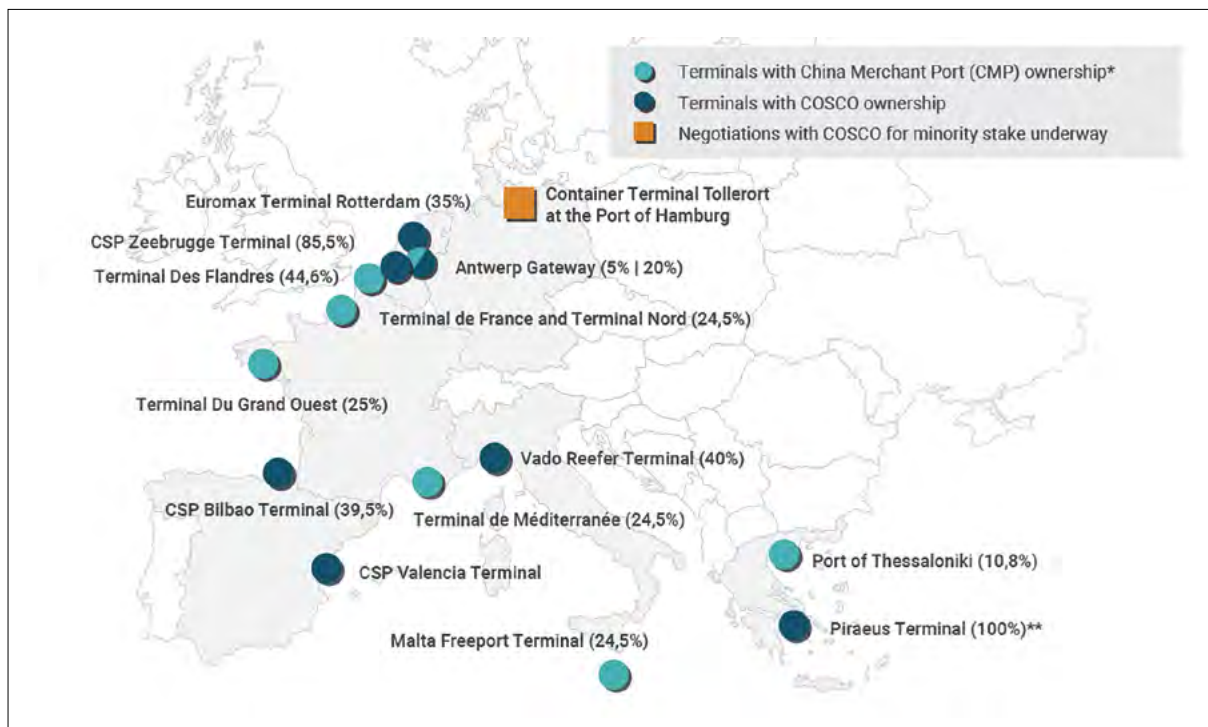


Fig. 6. La partecipazione cinese nei terminal container dell'UE.
Fonte: SRM, 2023.

sione e l'accessibilità regionale in ambito comunitario, la strategia BRI sul suolo europeo orientale è funzionale all'impianto progettuale delle Vie della Seta terrestre e marittima, e quindi rispondente alle strategie cinesi più che europee. L'accordo per la costruzione della ferrovia transbalcanica dal Pireo a Budapest ha generato, ad esempio, reazioni negative in diversi Paesi europei sia per motivi economici (gestione straniera del sistema logistico), sia perché in contrasto con il Corridoio 2 della TEN/T, in palese sovrapposizione con la pianificazione dei trasporti dell'UE, oltre a preoccupazioni su eventuali problemi di sovraccapacità (van der Putten, 2016).

Gli investimenti cinesi, seppur controversi, sono testimonianza del fatto che il Mediterraneo è visto come uno spazio di opportunità grazie a una «centralità» che non è mai venuta meno. La caratterizzazione «neocolonialista» appare essere esito per lo più di narrazioni geopolitiche anticinesi che in molti casi hanno dimenticato i difetti strutturali di un sistema portuale mediterraneo, spesso poco reattivo agli impulsi dell'economia globale. Eppure, il Mediterraneo nel suo insieme ha mostrato quasi sempre forme di adattamento ai cambiamenti anche traumatici derivati da eventi esogeni. Lo ha dimostrato la capacità di sviluppare relazioni e forme di scambio alternati-

ve, ad esempio durante i già citati periodi di chiusura del Canale di Suez. Lo ha attestato sapendosi adattare ai cambiamenti del trasporto globale. Lo ha confermato, più di recente, con la reazione agli shock derivanti dalla pandemia e dal conflitto russo-ucraino, diversificando gli approvvigionamenti, de-strutturando e ri-strutturando processi economici legati alla globalizzazione che sembravano irreversibili.

Tab. 4. Quote percentuali della movimentazione di container nel Mediterraneo per settori portuali.

	2008	2021
Mar Nero	15%	9%
Mediterraneo orientale	18%	25%
Mediterraneo meridionale	17%	24%
Mediterraneo occidentale	27%	25%
Italia	23%	17%

Fonte: SRM e dati autorità portuali.

4. Pandemia e resilienza. Il modello transindustriale è in crisi?

La pandemia da Covid-19 ha portato alla seconda crisi su scala globale dopo quella finanziaria

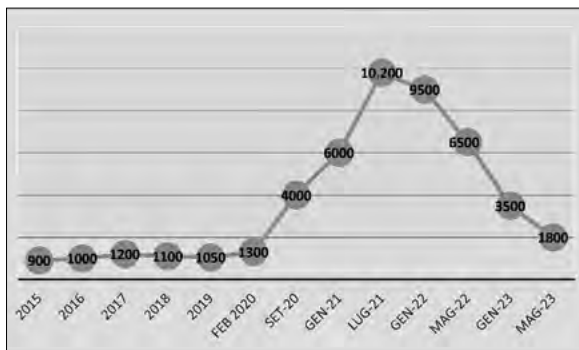


Fig. 7. Il *World Container Index* (costo medio in US \$ dei noli sulle diverse tratte mondiali).

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Drewry, 2023.

del 2008/2009, che aveva provocato una recessione in tutti i Paesi OCSE e nella maggior parte delle economie emergenti. Le tensioni geopolitiche e commerciali tra Stati Uniti e Cina, così come il conflitto russo-ucraino, hanno inciso profondamente sul funzionamento del sistema economico, innescando una significativa contrazione dei flussi commerciali e mettendo a dura prova il sistema logistico mondiale.

Le catene globali del valore hanno subito parziali modifiche sia nella loro struttura, sia nel loro funzionamento. Le imprese, in particolar modo quelle multinazionali, hanno agito attraverso strategie di riconfigurazione degli approvvigionamenti di materie prime, di ricollocazione geografica delle produzioni e di snellimento dei processi

decisionali attraverso il lavoro a distanza (Giovannetti e Marvasi, 2021).

La stabilità delle istituzioni finanziarie globali, la crescita sostenibile del PIL, gli interventi economici dei governi e i concetti logistici ampiamente applicati come il *just-in-time* sono stati messi in discussione, con un impatto sostanziale sulle compagnie di navigazione marittima e sui terminal portuali (Notteboom, Pallis e Rodrigue, 2021). La congestione portuale che ha caratterizzato l'intero sistema logistico mondiale, oltre a ritardare le consegne e ad acuire lo sbilanciamento dei container vuoti, ha prodotto effetti inflattivi nel mercato dei noli dovuti a un progressivo squilibrio nelle dinamiche della domanda (in forte aumento nell'immediato post crisi pandemica) e dell'offerta (regolata con logiche speculative da parte degli operatori). La conseguenza è stato un aumento dei noli di circa il 500% tra la fine del 2020 e il 2022⁷.

I rischi di marginalizzazione dai traffici intercontinentali con i quali il Mediterraneo deve confrontarsi sono stati più volte individuati e dibattuti: dagli investimenti cinesi nelle ferrovie eurasiche alle ipotetiche rotte antiche, fino alla rotta marittima per il Capo di Buona Speranza (Sellari, 2021). I primi due sono stati contenuti dallo scoppio del conflitto russo-ucraino; il terzo – alimentato nel 2020 dal crollo dei prezzi dei carburanti, dall'aumento delle tariffe di transito del Canale di Suez e, nel 2021, dall'incidente della Ever Given – appare l'unica attuale alternativa sostenibile

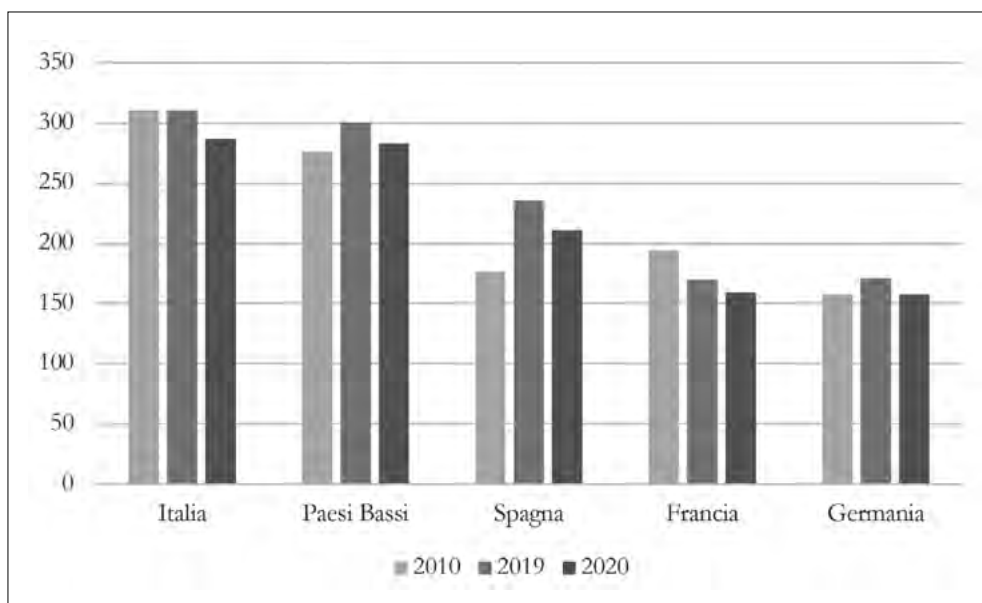


Fig. 8. Merci movimentate in *Short Sea Shipping* nei Paesi UE (milioni di tonnellate).

Fonte: elaborazione dell'autore, su dati Eurostat, 2022.



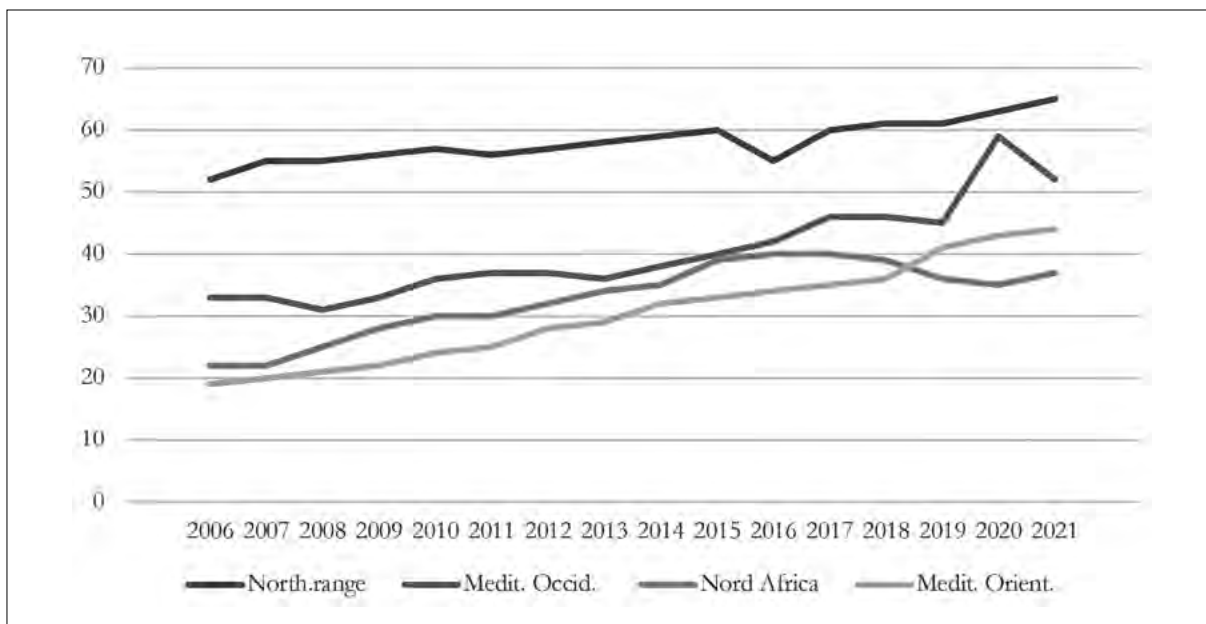


Fig. 9. Evoluzione dell'indice di connettività (LSCI) dei porti europei.

Fonte: elaborazione dell'autore su dati UNCTAD, <https://unctadstat.unctad.org/> (ultimo accesso: 05.II.2024).

alla rotta mediterranea⁸. Ciononostante, sia l'analisi dell'indice LSCI (*Liner shipping connectivity index*, si veda fig. 9) sia quella dei passaggi di navi attraverso il Canale (fig. 10) non evidenziano *trend* negativi, piuttosto una significativa reazione a tutti gli *shock* che la (de)globalizzazione dei traffici marittimi ha subito dal 2020 in poi (fig. 9).

Con ciò non si vuole sostenere che il sistema globale delle tradizionali *supply chain* sia uscito del tutto solido e immune dalla pandemia e dalla guerra, ma sottolineare come il sistema Suez-Mediterraneo abbia comunque mantenuto alti livelli

di coinvolgimento nel trasporto marittimo mondiale e, anzi, li abbia accresciuti. Questo, nonostante l'implosione subita dalle *supply chain* abbia portato a processi inflattivi e abbia imposto una ridefinizione delle strategie industriali e produttive e una riorganizzazione delle catene di produzione, orientata sia alla modifica dei sistemi di approvvigionamento sia ad accorciare le principali catene del valore. Il sistema del *just in time*, che ha come obiettivo la riduzione o addirittura la completa eliminazione delle scorte di magazzino, aveva trasformato le navi in veri e propri magazzini

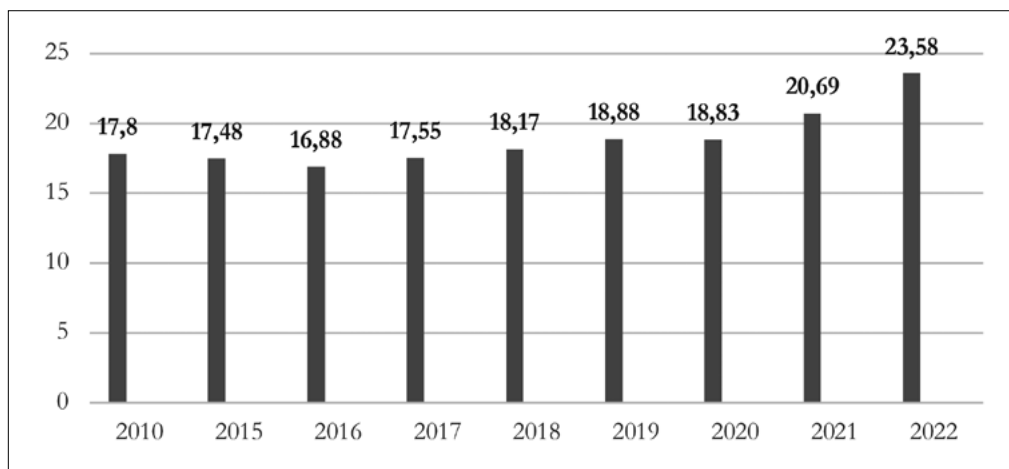


Fig. 10. Numero di navi in transito per il Canale di Suez (in migliaia).

Fonte: SRM, 2023, su dati suezcanal.gov.eg (ultimo accesso: 05.II.2024).

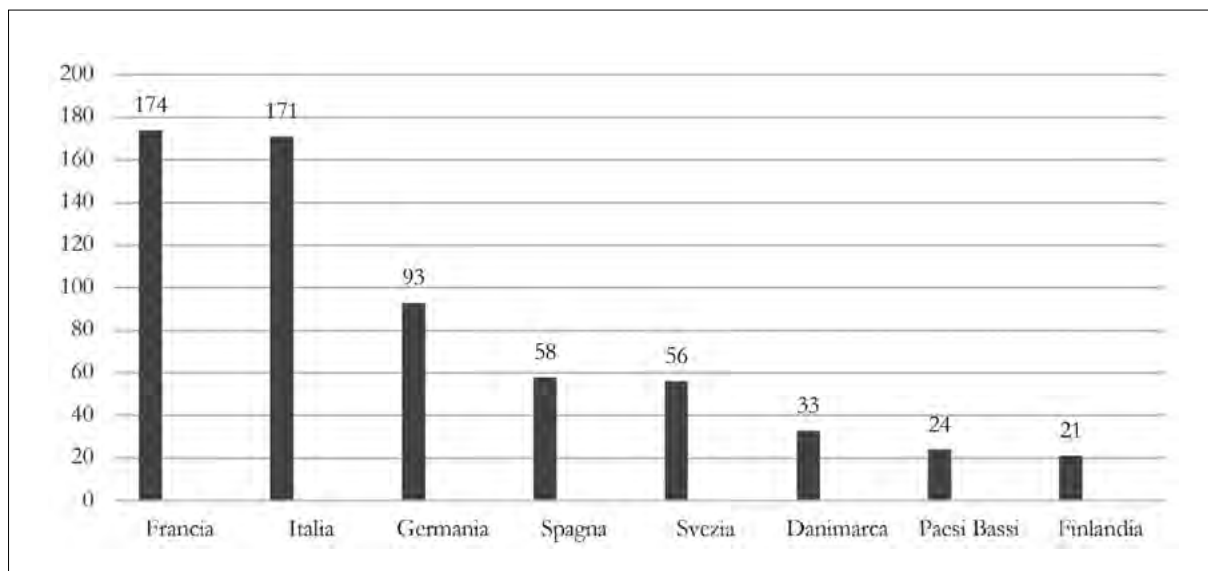


Fig. 11. Casi di Reshoring nella UE (2015-2018).
Fonte: elaborazione dell'Autore su dati Eurofund, 2019.

viaggianti. La crisi delle *supply chain* ha suggerito al sistema di approvvigionamento un cambio di paradigma: dal *just in time* al *just in case*, cioè, lo stoccaggio sufficiente per affrontare eventuali anomalie sulla fornitura (Notteboom, Pallis e Rodrigue, 2021; Yan e altri, 2021).

Una delle soluzioni adottate dagli Stati Uniti e da molti Paesi Occidentali ha riguardato la scelta di riportare in patria, ovvero in contesti vicini o in Paesi geopoliticamente «amici», alcune fasi della catena di produzione. Tale processo, avviato all'indomani della crisi finanziaria del 2008-2009 e legato allo sviluppo dell'Industria 4.0, ha innescato una profonda riorganizzazione della produzione e una riconfigurazione radicale delle catene globali del valore integrate su diffusi processi di *reshoring* e *backshoring* (Ellram, Tate e Petersen, 2013; Pegoraro, De Propris e Chidlow, 2020)⁹.

Anche il recente *Green Deal Industrial Plan*, presentato dalla Commissione Europea nel febbraio del 2023, prevede incentivi per un'industria sempre più sostenibile e che si affidi a catene logistiche più corte e resilienti in grado di far fronte a mancati approvvigionamenti dovuti a *shock* esogeni che colpiscono uno o più nodi nelle catene trans-nazionali di fornitura. A questa sorta di re-industrializzazione si affianca la diversificazione delle fonti di approvvigionamento verso Paesi politicamente più affidabili (*friendshoring*)¹⁰.

In questo quadro di radicale cambiamento del panorama economico-logistico e trasportistico il Mediterraneo registra movimenti di *reshoring* che possono far conto su un poderoso apparato di col-

legamenti di *short sea shipping* funzionale allo sviluppo di flussi industriali e commerciali intramediterranei. Secondo i dati di Eurofound (2019), i fenomeni del *reshoring* e del *nearshoring*, pur riguardando settori specifici ad alto valore aggiunto, hanno manifestato un certo dinamismo all'interno dell'Unione Europea, soprattutto verso la Turchia e i Paesi balcanici, ritenuti politicamente affidabili (è stato celebre il caso dello spostamento di un grande stabilimento dalla Cina alla Turchia da parte di IKEA nel 2021). Nel caso italiano i rientri hanno invece riguardato maggiormente il settore del tessile e del manifatturiero e destinazioni geografiche per lo più nordafricane e balcaniche (noto è il caso di Benetton, che ha spostato il 50% della produzione asiatica in Serbia, Egitto e Turchia). Secondo lo studio di SRM (2022), il 60% delle imprese del bacino ha intenzione di ricollocare i siti produttivi all'interno del bacino stesso, con l'obiettivo di svincolarsi dagli effetti negativi degli *shock* esogeni, coadiuvate, in questo processo, dalla crescita di *free zone areas* mediterranee come Tanger Med e Port Said (il primo come notevolissimo polo dell'*automotive* con la presenza di Stellantis e Renault, il secondo come polo energetico e industriale, oltre che alle sette Zone Economiche Speciali previste in Italia)¹¹, e le aree retroportuali turche¹².

5. Conclusioni

Pur in un quadro di sostanziale «crisi» della globalizzazione economica, databile subito dopo



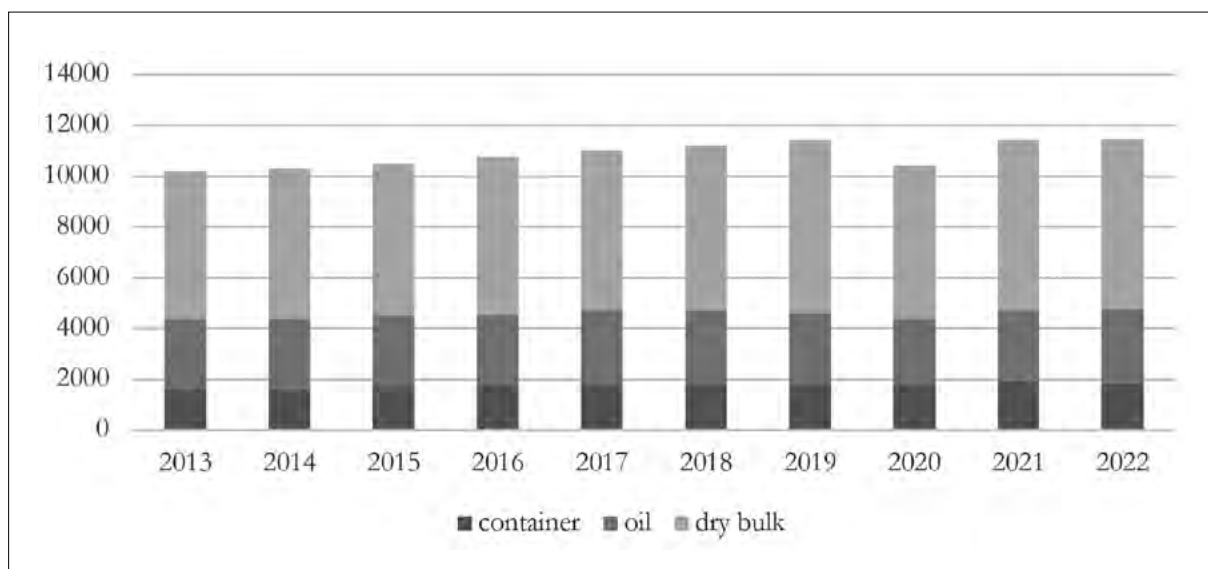


Fig. 12. Trasporto marittimo globale per tipologie di merci (2013-2022, in milioni di tonnellate).
Fonte: elaborazione dell'autore su dati SRM, 2023.

la crisi finanziaria del 2008, i flussi marittimi di merci hanno mantenuto, con eccezione del 2020, una costante crescita (fig. 12). Il contesto mediterraneo ha seguito grossomodo tale tendenza, nonostante nel pieno del periodo pandemico, per la concomitanza di fattori come il calo del prezzo del petrolio e l'aumento delle tariffe di passaggio di Suez, siano cresciute la rotta transoceanica per il Sudafrica e i collegamenti ferroviari transcontinentali. Anche il gigantismo, dal quale si potevano attendere esiti negativi, ha alimentato crescenti quote di *transshipment* che hanno permesso ai porti mediterranei, nella loro globalità, di colmare il *gap* storico con quelli del Nord Europa. La variabile geopolitica e i relativi scenari potranno condizionare, non poco, il quadro descritto. Se ne è avuto conto con la crisi russo-ucraina, che ha costretto a riconfigurare molte *supply chain*, soprattutto nel settore dei beni agricoli e di quelli energetici.

La ricerca di vie alternative, *in primis* quella che dovrebbe percorrere la rotta artica tanto celebrata da buona parte della letteratura, soprattutto asiatica (Zhang, Huisang e Song, 2018; Cao e altri, 2022; Guo, Guo e Lv, 2022), non sembra sostenibile nel breve-medio periodo. Anche ammesso che lo scioglimento dei ghiacci artici proceda con i ritmi preannunciati dall'International Panel on Climate Change, secondo cui entro il 2049 tutta la rotta artica siberiana sarà sgombra dai ghiacci per nove mesi all'anno, si tratterebbe pur sempre di una rotta stagionale soggetta a rischi per la navigazione e a costi aggiuntivi per garantir-

ne la sicurezza (Barnes e altri, 2021; Gunnarson e Moe, 2021). Va considerato, poi, che le strategie delle compagnie di *shipping* sono sempre più favorevoli all'utilizzo di grandi portacontainer che hanno bisogno di effettuare scali lungo il tragitto. Questa dinamica può essere garantita dalla rotta tradizionale per l'Oceano Indiano, che presenta mercati intermedi, non presenti, allo stato attuale, lungo le coste siberiane. Il vantaggio derivante dalla riduzione di circa 4.000 miglia tra i porti della Cina centro-settentrionale e quelli del Mare del Nord verrebbe oltretutto compensato in negativo dalle velocità ridotte che in ambiente artico le navi sono costrette a mantenere per i rischi legati all'ecosistema glaciale. Anche l'alternativa terrestre, ipotizzata dalla Cina attraverso il progetto BRI, non sembrerebbe essere concorrente con la rotta marittima per Suez quanto, al più, complementare, sia per i rischi geopolitici legati all'attraversamento di territori ad alto potenziale di instabilità sia per la modesta quantità di merce trasferibile per ferrovia. Ciò, nonostante negli anni immediatamente precedenti la guerra russo-ucraina (2018 e 2019) le linee ferroviarie eurasiatiche avessero trasportato in direzione *west-bound* oltre 1,5 milioni di container (SRM, 2023). Entrambe le ipotesi, quella artica e quella terrestre, sembrano più che altro costituire un apparato narrativo da parte cinese (e russa) per rafforzare il controllo sull'*heartland* eurasiatico e sul mare che, a nord, lo avvolge. Non esistono, dunque, credibili alternative a Suez e al Mediterraneo, almeno in tempi realisticamente brevi.

Il Mediterraneo nel suo complesso è tanto diviso al suo interno quanto solido nella sua globalità. Tra il 2001 e il 2022 il traffico di container tra Europa e Asia è cresciuto a un tasso medio annuo del 4,4% mentre la rotta transatlantica (che in termini di volumi con il 36% del totale mondiale resta la prima al mondo) è aumentata del 2%. Vocazione medioceanica per i traffici *deep-sea*¹³, ma anche vocazione intramediterranea, alimentata da crescite rilevanti nel settore dello *short sea shipping* (6,8% all'anno tra il 2019 e il 2022) e da prospettive di crescita della rilocalizzazione industriale.

Per questo motivo il *Mare Nostrum* resta «centrale», nonostante tutto. Il vero problema del Mediterraneo, in definitiva, non può che essere rappresentato da sé stesso e dalla sua (in)capacità di attivare processi virtuosi tra le due sponde, fondati su cooperazione e integrazione culturale e funzionale, di cui l'Europa, dopo i tentativi falliti degli anni Novanta del secolo scorso, dovrebbe farsi carico.

Riferimenti bibliografici

- Agatić Adrijana, Dragan Čišić, Ana Perić Hadžiić e Tanja Polentan Jugović (2019), *The One Belt One Road (OBOR) Initiative and Seaport Business in Europe – Perspective of the Port of Rijeka*, in «Scientific Journal of Maritime Research», 33, 2, <https://doi.org/10.31217/p.33.2.18> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 264-273.
- Amato Vittorio, Giovanna Galeota Lanza (2017), *La ritrovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi*, in Amato Vittorio (a cura di), *La nuova centralità del Mediterraneo. Fratture, flussi, reti*, Roma, Aracne, pp. 93-124.
- Assoporti, *Autorità di sistema portuale. Movimenti portuali, Anno 2022 (agg. al 29 marzo 2023)*, https://www.assoparti.it/media/12508/adsp_movimenti_portuali_annuale_2022.pdf (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Bailey David e Linda De Propriis, *Recessione, ripresa e resilienza?*, in «Studi regionali», 48, 11, 2014, pp. 1757-1760.
- Barnes Justin, Heather Exner-Pirot, Lassi Heininen e P. Whitney Lackenbauer (a cura di) (2021), *China's Arctic Engagement. Following the Polar Silk Road to Greenland and Russia. Selected Articles from the «Arctic Yearbook»*, Peterborough (CAN), NAADSN c/o School for the Study of Canada, Trent University.
- Bella Mariano (a cura di) (2020), *Trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia. Ricerche per Confratrasporto-Confrcommercio*, Bologna, Il Mulino.
- Cao Yunfeng, Shunlin Liang, Laixiang Sun, Jiping Liu, Xiao Cheng, Dongdong Wang, Yiyu Chen, Meng Yu e Kuishuang (2022), *Trans-Arctic Shipping Routes Expanding Faster than the Model Projections*, in «Global Environmental Change», 73, 3, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2022.102488> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 2-9.
- Carrese Stefano, Marialisa Nigro, Marco Petrelli e Alessandra Renna (2018), *Gigantismo navale e grandi alleanze: l'evoluzione del traffico contenitori nei porti italiani*, in «Porti e sistemi di trasporto per la competitività del Mediterraneo nello scenario globale». *Atti del IV convegno nazionale Porti & Navigazione (Roma, 30 novembre 2018)*, Roma, Centro di ricerca per il trasporto e la logistica, Università La Sapienza, https://www.assoparti.it/media/4463/articolo1_portinavigazione2018.pdf (ultimo accesso: 10.III.2024).
- Cerreti Claudio, Matteo Marconi e Paolo Sellari (2019), *Spazi e poteri*, Roma-Bari, Laterza.
- Clarkson, *Shipping Intelligence Database*, <https://sin.clarksons.net/> (ultimo accesso: 10.III.2024).
- Deandris Massimo, Alessandro Panaro e Olimpia Ferrara (2022), *Maritime Scenario in the Mediterranean: Analysis of the Competitiveness and Investments of the Major Logistics Players*, in «IAI Papers», 22, 7, <https://www.iai.it/en/pubblicazioni/maritime-scenario-mediterranean> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Drewry (2019), *Global Container Terminal Operators: Annual Review and Forecast*, Londra, Drewry.
- Ekman Alice (2018), *China and the Mediterranean: An Emerging Presence*, Parigi, Institut Français des Relations Internationales, <https://www.ifri.org/en/publications/notes-de-lifri/china-mediterranean-emerging-presence> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Ellram Lisa M., Tate Wendy L., Petersen Kenneth J. (2013), *Off-shoring and Reshoring: An Update on the Manufacturing Location Decision*, in «Journal of Supply Chain Management», 49, 2, pp.14-22.
- Eurofound (2019), *Reshoring in Europe. Overview 2015-2018*, Lussemburgo, Publications Office of the European Union, <https://www.eurofound.europa.eu/en/publications/2019/reshoring-europe-overview-2015-2018> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Eurostat, *Maritime Ports Freight and Passengers Statistics*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics&oldid=218671 (ultimo accesso 10.III.2024).
- Eurostat, *Maritime Transport Statistics. Short Sea Shipping of Goods*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods (ultimo accesso 10.III.2024).
- Fardella Enrico e Giorgio Prodi (2017), *The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective*, in «China and World Economy», 25, 5, pp. 125-138.
- Fioravanzo Giuseppe (1936), *Basi navali. Aspetti di geografia militare e strategica*, Roma, ISPI.
- Fioravanzo Giuseppe (1943), *Il Mediterraneo centro strategico del mondo*, Verona, Officine grafiche A. Mondadori.
- Fleming Douglas K. e Yehuda Hayuth (1994), *Spatial Characteristics of Transportation Hubs: Centrality and Intermediacy*, in «Journal of Transport Geography», 2, 1, pp. 3-18.
- Gavinelli Dino (2018), *L'importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline*, in *La Cina e le Nuove Vie della Seta. Approcci geografici e prospettive interdisciplinari*, in «Geography Notebooks», 1, 1, <http://dx.doi.org/10.7358/gn-2018-001-gav1> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 9-26.
- Gili Alessandro (2022), *Mediterraneo di nuovo al centro*, 11 novembre, ISPI, <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/mediterraneo-di-nuovo-al-centro-36669> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Giovannetti Giorgia e Marvasi Enrico (2021), *L'Italia nelle catene globali del valore*, Roma, Fondazione Manlio Masi, https://www.esteri.it/mae/resource/doc/2021/08/Fondazione%20Masi_Italia%20nelle%20Catene%20Globali%20del%20valore.pdf (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Guo Jianke, Shu Guo e Jing Lv (2022), *Potential Spatial Effects of Opening Arctic Shipping Routes on the Shipping Network of Ports between China and Europe*, in «Marine policy», 122, pp. 1-15.
- Guerrero David e Jean-Paul Rodrigue (2014), *The Waves of Containerisation: Shifts in Global Maritime Transportation*, in «Journal of Transport Geography», 34, pp. 151-164.
- Gunnarson Björn e Arild Moe (2021), *Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges*, «Arc-



- tic review on law and politics», 12, <https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 4-30.
- Ha Yeong Seok e Jung Soo Seo (2017), *An Analysis of the Competitiveness of Major Liner Shipping Companies*, in «The Asian Journal of Shipping and Logistic», 33, 2, pp. 53-60.
- Hoyle Brian S. (a cura di) (1996), *Cityports, Coastal Zones and Regional Change. International Perspectives on Planning and Management*, Chichester, Wiley.
- ISFORT (2011), *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Roma. Isfort.
- Ivona Antonietta (2010), *Il porto di Taranto e la nuova 'centralità' del Mediterraneo nel trasporto marittimo*, in «Geotema», 40, pp. 37-51.
- Ivona Antonietta (2020), *Maritime Silk Road e connessioni mediterranee. Gli attuali scenari*, in Sergio Zilli e Giovanni Modaffari, *Confin(at)i/Bound(aries)*, 18, pp. 639-646 (collana «Memorie Geografiche»).
- Kaselimi Evangelia N., Theo E. Notteboom e Bruno De Berger (2011), *A Game Theoretical Approach to Competition between Multi-user Terminals: The Impact of Dedicated Terminals*, in «Maritime Policy & Management», 38, 4, pp. 395-414.
- Kinkle Steffen (2020), *Industry 4.0 and Re-shoring*, in Lisa De Propriis, David Bailey (a cura di), *Industry 4.0 and Regional Transformation*, New York, Routledge, <http://dx.doi.org/10.4324/9780429057984-11> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 195-213.
- Knowler Greg (2020), *Extent of Chinese Factory Slump Supports Feared over Inventory Levels*, in «Journal of Commerce», 4 Marzo, https://www.joc.com/article/extent-chinese-factory-slump-supports-feared-over-inventory-levels_20200304.html (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Linden Ronald H., (2018), *The new sea people: China in the Mediterranean*, IAI Papers, 18/14.
- Maggi Stefano (2020), *Mobilità sostenibile. Muoversi nel XXI secolo*, Bologna, Il Mulino.
- Montanaro Andrea e Simona Camerano (a cura di) (2023), *Deglobalizzazione e Mar Mediterraneo: quale ruolo per l'Italia*, BRIEF, Cassa Depositi e Prestiti, https://www.cdp.it/resources/cms/documents/CDP_Brief_Deglobalizzazione_e_Mediterraneo_16052023.pdf (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Notteboom Theo e Jean-Paul Rodrigue (2005), *Port Regionalization: Toward a New Phase in Port Development*, in «Maritime Policy and Management» 32, 3, pp.297-313.
- Notteboom Theo (2008), *Complementarity and Substitutability among Adjacent Gateway Ports*, in «Environment and Planning», 41, 3, <https://doi.org/10.1068/a40220> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 743-762.
- Notteboom Theo (2012), *Dynamics in Port Competition in Europe: Implications for North Italian Ports. Position Paper presentato al workshop «I porti del Nord» (Milano, 18 aprile 2012)*.
- Notteboom Theo, Thanos Pallis e Jean-Paul Rodrigue (2021), *Disruptions and Resilience in Global Container Shipping and Ports: The COVID19 Pandemic Versus the 2008-2009 Financial Crisis*, in «Maritime Economics & Logistics», 23, pp.179-210.
- Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica (2011), *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Roma, ISFORT.
- Parola Francesco, Marcello Risitano, Marco Ferretti e Eva Pannetti (2017), *The Drivers of Port Competitiveness: A Critical Review*, in «Transport Reviews», 37, 1, pp. 116-138.
- Pegoraro Diletta, Lisa De Propriis e Agnieszka Chidlow (2020), *De-globalization, value chains and re-shoring*, in Lisa De Propriis, David Bailey (a cura di), *Industry 4.0 and Regional Transformation*, New York, Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780429057984> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 152-175.
- Rhode Grant F. (2021), *China's Emergence as a Power in the Mediterranean: Port Diplomacy and Active Engagement*, in «Diplomacy & Statecraft», 32, 2, pp. 394-415.
- Rodrigue Jean-Paul (2020), *Geography of Transport System*, New York, Routledge (V edizione).
- Rodrigue Jean-Paul e Theo Notteboom (2015), *Containerization, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks*, in Haralambides Hercules E. (a cura di), *Port Management*, Londra, Palgrave, pp. 5-28.
- Ruggiero Luca (2010), *Il ruolo strategico del Canale di Suez e le prospettive della portualità mediterranea*, in «Geotema», 40, pp. 52-62.
- Savi Paola (2019), *Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il reshoring e la sua diffusione nel contesto italiano*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2, 1, pp. 31-42.
- Sellari Paolo (2013), *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza.
- Sellari Paolo (2020), *Scenari eurasiatici. Le Vie della Seta e la proiezione imperiale cinese*, Roma, Nuova cultura.
- Sellari Paolo (2021), *Il Mediterraneo nei traffici marittimi globali*, in Marconi M. Paolo Sellari (a cura di), *Geopolitica e spazi marittimi*, Roma, Nuova Cultura, pp. 49-73.
- Sellari Paolo (2022), *Gli spazi geografici e geopolitici dei trasporti marittimi*, in «Rivista Marittima», CLIV, pp. 10-19.
- Soriani Stefano (2002), *La transizione postindustriale della portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali*, in Stefano Soriani (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, Il Mulino, pp. 19-66.
- Soriero Giuseppe (2023), *Andata in porto. Gioia Tauro, la sfida vincente*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino.
- Spirito Pietro (2018), *Il futuro dei porti meridionali tra Mediterraneo e Via della Seta*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino.
- Spirito Pietro (2021), *Il futuro dei sistemi portuali italiani. Governance, spazi marittimi, lavoro*, Napoli, Guida.
- SRM – Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno (2022), *Italian Maritime Economy. Porti, shipping e logistica negli scenari marittimi globali. Impatto di pandemia e guerra sul Mediterraneo. IX Rapporto Annuale*, Napoli, Giannini.
- SRM – Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno (2023), *Italian Maritime Economy. Porti, shipping e logistica al centro dei nuovi scenari del Mediterraneo. 10 anni di analisi, dati e riflessioni sulla competitività del settore e sul ruolo dell'Italia. X Rapporto Annuale*, Napoli, Giannini.
- Tadini Marcello (2022), *The Geography of Container Ports in Italy: The Evolving Role of Gateway and Transshipment Functions*, in «J-Reading», 2, 11, pp.139-150.
- Taviano Maria Teresa (1998), *La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dei porti di transhipment. I casi di Marsaxlokk (Malta) e di Gioia Tauro*, in «Geotema», 12, pp. 161-170.
- Tran Emilie e Yahia H. Zoubir (2022), *China in the Mediterranean: An Arena of Strategic Competition?*, in «Mediterranean Politics», 28, 5, <https://doi.org/10.1080/13629395.2022.2035125> (ultima accesso: 05.II.2024), pp. 685-703.
- UNCTAD (2021), *Impact of the covid-19 pandemic on trade and development: Transitioning to a new normal*, Ginevra, Nazioni Unite, https://unctad.org/system/files/official-document/osg2020d1_en.pdf (ultima accesso: 05.II.2024).
- UNCTAD (s.d.), *Port liner connectivity index*, <https://unctadstat.unctad.org/> (ultima accesso: 05.II.2024).
- Vallega Adalberto (1980), *Per una geografia del mare*, Milano, Mursia.
- Vallega Adalberto (1985), *Ecumene Oceano. Il mare nella civiltà: ieri, oggi, domani*, Milano, Mursia.
- Vallega Adalberto (1997), *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia.
- Van der Putten Frans Paul (2016), *Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean*, «Journal of Balkan and Near Eastern Studies», 18, 4, pp. 337-351.

Vangeli Anastas (2020), *Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe*, in «Journal of Current Chinese Affairs», 49, 1, pp. 14-32.

Viesti Gianfranco (2021), *Centri e periferie. Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Roma-Bari, Laterza.

Vigarié André (1964), *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Parigi, Sabri.

Vigarié André (1968), *Géographie de la circulation, II, La circulation maritime*, Parigi, Genin.

Wang Yuhong e Kevin Cullinane (2016), *Determinants of Port Centrality in Maritime Container Transportation*, «Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review», 95, pp. 326-340.

Yan Ran, Shuaian Wang, Lu Zhen e Gilbert Laporte (2021), *Emerging Approaches Applied to Maritime Transport Research: Past and future*, in «Communications in Transportation Research», 1, <https://doi.org/10.1016/j.comtr.2021.100011> (ultimo accesso: 05.II.2024).

Zhang Zhihua, Donald Huising e Malin Song (2019), *Exploitation of Trans-Arctic Maritime Transportation*, in «Journal of Cleaner Production», 212, pp. 960-973.

Note

¹ La containerizzazione viene definita da Guerrero e Rodrigue (2014) come la componente fisica più dinamica della globalizzazione, poiché a ogni aumento del PIL e delle esportazioni si osserva un correlabile più alto livello di flussi containerizzati.

² Il decennio tra il 1995 e il 2005 fu quello della consacrazione dei traffici di container: si pensi che il porto di Shanghai passò da 4 a 18 milioni TEUs all'anno, mentre in Europa il porto di Rotterdam passò da 5 a 9 milioni, quello di Anversa da 4 milioni a 6,5.

³ La portacontainer danese MSC Turkije, varata nel 2023, ha una portata di 24.346 teu's.

⁴ Il traffico container complessivo in Italia ha superato nel 2021 gli 11 milioni di TEUs (grossomodo lo stesso dato del sistema portuale spagnolo) ma, rispetto ai movimenti iberici tale risultato è ottenuto su una numerosità di scali molto maggiore e su due fronti marittimi (Adriatico e Tirrenico) spesso in concorrenza più che in sinergia. Restano evidenti, comunque, gli ampi margini di crescita del sistema portuale italiano, per posizione geografica, per vicinanza ai mercati di destinazione, per tradizione storica: crescita troppo spesso rallentata da tradizionali elementi distorsivi (complessità, e spesso inefficienza, delle relazioni terramare, insieme ad altri fattori di natura burocratica e amministrativa). Al riguardo, sempre SRM (2022) ha rilevato che nel 2021 il tempo medio di una nave commerciale presso le banchine italiane era di 1,34 giorni, ben maggiore della media mondiale che è stata pari a 1,05 giorni. Nel dettaglio, le navi *dry* rimangono in banchina mediamente 3,5 giorni (media mondo = 2,11) mentre le portacontainer 0,96 giorni (media mondo 0,8).

⁵ Dal 2013 Pechino ha investito circa 75 miliardi di dollari nei Paesi della sponda sud del Mediterraneo (27 in Algeria e 25 in Egitto) e 16 miliardi nella Turchia. Il 30% degli investimenti è concentrato sul settore dei trasporti e della logistica e sono volti a migliorare sia la connettività tra sistemi marittimi e retroterra portuali, sia i collegamenti tra grandi città. Gli investimenti ferroviari sono ritenuti decisivi per creare le condizioni necessarie al funzionamento di catene del valore regionali e come parte di un unico sistema logistico mediterraneo (Gili, 2022).

⁶ I dati sullo sviluppo del porto illustrano l'impatto dell'investimento cinese nel Pireo. Prima dell'ingresso dei cinesi nel 2009, il porto greco si collocava al 116° posto nella classifica mondiale dei container movimentati, nel 2017 al 33°, nel 2021 al 29° (Rhode, 2021, p. 400).

⁷ Il settore dello shipping ha mostrato una certa resilienza anche nella fase pandemica mantenendosi a livello globale, ben al di sopra della media dei margini operativi del periodo 2015-2020 (circa il 7%), raggiungendo alla fine del 2021 circa il 15%, grazie proprio all'aumento del prezzo dei noli. Durante la crisi del 2008-2009 lo shipping mondiale presentava margini operativi negativi del 20% a testimonianza del fatto che la crisi pandemica è stata affrontata, dal settore, con maggiore efficacia (Notteboom, Pallis e Rodrigue, 2021).

⁸ L'incidente causò il blocco del Canale per oltre 5 giorni e produsse ripercussioni sulle *supply chain* per diversi mesi, sollevando interrogativi sulla sostenibilità del modello di fornitura *just in time* che aveva messo in crisi le produzioni dell'intero pianeta.

⁹ Tra le principali motivazioni alla base dei processi di *reshoring* vi sono l'effetto «made in», la difesa dei brevetti, l'applicazione di normative chiare, la qualità, la disponibilità di capitale umano adeguato, la capacità di innovazione.

¹⁰ Per una definizione dei diversi processi di rilocalizzazione delle imprese si veda il lavoro di Savi P., 2019.

¹¹ Il D.L. 20 giugno 2017 n. 91, e il successivo del 25 gennaio 2018, nell'ambito degli interventi urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, hanno previsto e disciplinato la possibilità di istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) all'interno delle quali le imprese già operative o di nuovo insediamento possono beneficiare di agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative. Le ZES previste sono: Abruzzo, Calabria, Campania, Ionica interregionale Puglia-Campania, Adriatica interregionale Puglia-Molise, Sicilia orientale, Sicilia occidentale, Sardegna.

¹² L'ammodernamento delle infrastrutture portuali è al centro delle politiche di sviluppo di Ankara, che ambisce a portare il volume di merci movimentate dai suoi scali da 250 a oltre 450 milioni di tonnellate nel trentennio 2023-2053 (Montanino e Camerano, 2023). Rilevante, in tal senso, il progetto di apertura di Canal Istanbul tra Mar Nero e Mar di Marmara, previsto entro il 2030. Il canale consentirà di raddoppiare il transito di navi sul Bosforo e rafforzerà il posizionamento del porto di Ambarli, già stabilmente posizionato tra i primi dieci scali del Mediterraneo.

¹³ Attraverso Suez transita il 12% del traffico mondiale, il 27% del traffico container, il 5% del greggio e l'8% del GNL (SRM, 2022).

