



Abstract

La crisi post-Covid che si è abbattuta sulla catena logistica industriale, è ormai storia? No. Non è così. Le scosse di assestamento della pandemia che ha frantumato le certezze della globalizzazione e della logistica del just in time, quella basata essenzialmente sullo spostamento di fasi della produzione e componentistica in Paesi dell'Estremo oriente, non hanno ancora consentito di tracciare uno scenario nuovo e affidabile.

Certa è una rivoluzione in atto ma quale quadro di riferimento nella supply chain si potrà generare non è dato ancora saperlo. È certo che molte industrie, dal settore automotive a quello siderurgico all'agroalimentare, stanno valutando scelte alternative che garantiscano un accorciamento della supply chain e che quindi consentano alle imprese produttive di poter contare su soluzioni alternative rispetto alla dipendenza da centri di produzione lontani dall'industria di produzione finale e dai mercati di distribuzione e consumo.

E la soluzione sembra essere sotto gli occhi di tutti: I Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo e quelli del Medio Oriente, tutti riuniti sotto l'acronimo MENA (Middle East North Africa), sono la risposta naturale alle esigenze di una nuova logistica. Ma come sempre esiste più di un distinguo; quasi tutti i Paesi dell'area MENA denunciano una situazione geo-politica a dir poco instabile. Non solo: proprio sui Paesi MENA, sulla portualità del Nord Africa e del Medio Oriente incombono in modo sempre più cogente le ambizioni di vecchie e nuove potenze commerciali e politiche. In particolare la Cina che non fa certo mistero della sua volontà di controllare porti e infrastrutture logistiche (anche in Italia) per collocarsi sulla rotta della BRI, la Via della seta e per tutelare i suoi investimenti attuati negli anni in Africa nel controllo delle materie prime. Ma anche la Turchia che, benché indebolita da una situazione economica interna non particolarmente positiva, sta attuando una politica di posizionamento strategico in altri Paesi mediterranei, primo fra tutti la Turchia.

A favore della ipotesi di una graduale industrializzazione integrata dei Paesi MENA, suona l'esempio del Marocco che non casualmente è stato il primo a investire massicciamente su porti e logistica (ora anche con una linea ferroviaria sino alla Mauritania) e che si candida a svolgere il ruolo di trait d'union fra i paesi industrializzati europei e un nuovo mercato, che diventerà di consumo, nell'Africa sub sahariana e nel West Africa.

Ma questi Paesi stanno anche investendo in modo massiccio sulla logistica e da loro arriva la più autentica validazione dello spostamento a sud nell'asse dei traffici europei. Il Marocco, più di ogni altro Paese ha puntato su infrastrutture strategiche, sta investendo su due nuovi porti in Mediterraneo e in Atlantico, realizzando una linea ferroviari ad alta capacità che collegherà Tanger Med con la Mauritania e quel SubSahel che potrà diventare un mercato di consumo. L' Egitto che sta realizzando forse la più importante zona franca del mondo sulle due sponde del Canale di Suez, sta progettando e realizzando nuovi terminal e un fast train dal Mediterraneo al Mar Rosso.

Quali conseguenze avranno questi fenomeni sui traffici marittimi in Mediterraneo, in arrivo e partenza dai porti italiani? Solo dall'analisi del processo di reshoring in atto, sarà possibile individuare le opportunità di business sulle direttrici del traffico marittimo, per quanto riguarda i flussi di materie



prime, individuando le integrazioni industriali e quali traffici marittimi genereranno. Ma anche quale potrà essere lo sviluppo del traffico passeggeri e delle crociere con l'apertura di nuovi mercati e di nuove destinazioni?

Certo: la nuova centralità del Mediterraneo, è messa in discussione dalle incertezze geopolitiche evidenziate in modo drammatico dalla guerra in Ucraina, ma secondo molti il processo di friend shoring sarà comunque inevitabile e provocherà un dialogo di tipo del tutto differente fra i paesi costieri dell'Europa e quelli del Nord Africa e del Medio Oriente.

È forse messa in discussione anche da un'Europa che è e resta nord centrica, nonostante il Pnrr e le dichiarazioni di impegno.

E proprio la guerra fa evocare un'altra "opportunità" quella derivante dai processi di ricostruzione che prima o poi dovranno essere avviati in Siria, Iraq, Libia e specialmente Libano, paesi distrutti e annientati da anni di guerra e guerra civile. Processi di ricostruzione che potranno coinvolgere imprese italiane e quindi alimentare nuove direttrici di traffico.

Lo studio cerca di tracciare un quadro di opportunità in particolare alla luce di tre scenari:

- Il primo relativo allo stato dell'arte dell'interscambio via mare fra Italia e MENA, con i mutamenti in atto nella dimensione e nelle caratteristiche delle navi e quindi, nella domanda di servizi portuali e logistici.
- Il secondo sulle conseguenze del reshoring e quindi di un rapporto di collaborazione nel campo industriale e nel campo dell'energia in particolare fra i paesi africani che si affacciano sul Mediterraneo e l'Italia.
- Il terzo scenario è quello relativo alla partecipazione di imprese italiane o comunque di fornitori italiani ed europei al processo di ricostruzione che si è avviato in Medio Oriente e che risulterà amplificato, anche nel settore trasporti, dalla recente tragedia del sisma in Anatolia.

Quello che emerge prepotentemente da questo quadro incerto è comunque un ripensamento globale sulle caratteristiche dei traffici via mare, con ripercussioni sul size e le dotazioni di cui dovranno essere dotate le navi, sulla containerizzazione e, in ultima ma decisiva istanza, sulle dotazioni e la pianificazione infrastrutturale dei porti, europei, ma specialmente italiani, che saranno o potranno essere (a seconda della loro capacità di reazione) chiamati a svolgere un ruolo strategico nei grandi processi che si concentreranno nel Mediterraneo ovvero ***il Mare che verrà.***

E questo varrà anche per un traffico passeggeri che inevitabilmente crescerà su tre filiere: la prima, più evidente, quella delle crociere in forte ripresa e alla ricerca con la nuova tipologia di navi extralusso, di destinazioni alternative compatibili con la sicurezza e la protezione dell'ambiente; quindi il traffico sulle navi traghetto con un probabile ampliamento del network di collegamenti e di destinazioni delle autostrade del mare specie se le produzioni industriali si concentreranno in alcuni Paesi Mena; infine il settore delle grandi imbarcazioni da diporto che stanno crescendo alla media di 100 nuove unità



ENTE 
BILATERALE
NAZIONALE
Agenzie Marittime e Mediatori Marittimi



CENTRO DI CONSULENZA STRATEGICA, ANALISI OPERATIVA E STUDI SUL MARE
"GIUSEPPE BONO"

operanti in Mediterraneo ogni anno con un intero spettro di domanda sempre più selettiva di porti e approdi in grado di fornire anche una migliore connessione con le destinazioni di terra.

Per intanto una porzione importante della produzione automotive si è spostata in Marocco, l'Egitto ha polarizzato tessile e manifattura, la Turchia sta attirando un numero crescente di imprese che parevano intenzionate a disinvestire in Far East e investire in un est europeo, diventato con la guerra in Ucraina, a rischio.



MICHAËL TANCHUM

In Marocco la logistica sta diventando la chiave di penetrazione e sviluppo di nuovi mercati compreso quello dell'Africa sub-sahariana. Il progetto di punta dell'impegno del Marocco è il porto Tanger Med sulla costa mediterranea del Paese, a circa 40 km a est di Tangeri. Con l'apertura dei suoi nuovi terminal alla fine di giugno 2019, Tanger Med è diventato il porto più grande del Mediterraneo, superando i porti spagnoli di Algeciras e Valencia in termini di capacità di container 9 milioni di unità di venti piedi equivalenti (TEU). MA significativa anche la costruzione da parte del Marocco della linea ferroviaria ad alta velocità al-Boraq, la prima in Africa e collegata al porto di Tanger Med, che fornisce la spina dorsale di trasporto per questa catena di valore. Una infrastruttura alla base dello sviluppo di corridoi commerciali abbinati a una base industriale ancorata a una catena di valore manifatturiero. L'ecosistema automobilistico del Marocco in questa ottica si è sviluppato integrando strategicamente gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto e nella produzione automobilistica, che hanno costituito la base di un corridoio commerciale Africa Occidentale-Europa Occidentale incentrato sul Marocco, spingendo grandi gruppi come Renault, PSA (parte di Stellantis) a aprire stabilimenti in quella che viene ormai denominata l'area di Automotive City, nella zona industriale speciale del porto di Tanger Med. IL Marocco sta dimostrando che con lo sviluppo di altre catene del valore dell'area Euro-MENA, i porti con zone economiche speciali saranno centri di produzione chiave, insieme ad altre località collegate a questi porti da moderne ferrovie ad alta velocità.

Sta accadendo anche nella Zona Economica Speciale del Canale di Suez (SCZone) dell'Egitto, da Ain Sokhna allo sbocco sul Mediterraneo di Port Said Est. Con il suo vasto mercato del lavoro, il Cairo punta rapidamente a diventare il fulcro di un emergente corridoio commerciale transmediterraneo orientale, collegato alla terraferma europea attraverso il Mediterraneo orientale, presso l'enorme porto di trasbordo gestito dalla Cina al Pireo, in Grecia. L'Egitto sta aumentando la sua capacità di container nel Mediterraneo, con la Cina che svolge un ruolo preminente sia nella gestione dei porti egiziani del Mediterraneo che nella loro espansione di capacità.

L'ecosistema produttivo automobilistico del Marocco¹ si è sviluppato intorno alle fabbriche delle case automobilistiche francesi Renault e Peugeot (ex Groupe PSA e ora parte di Stellantis insieme alla casa automobilistica italiana Fiat e alla casa automobilistica tedesca Opel), spingendo circa 200 fornitori internazionali a localizzare i propri stabilimenti produttivi in Marocco. L'ascesa del settore automobilistico marocchino è stata facilitata dal Piano di accelerazione industriale 2014-2020 di Rabat (Plan d'accélération industrielle), che, insieme al contemporaneo sviluppo da parte di Rabat di trasporti ad alta velocità e ad alta capacità, ha incentivato le case automobilistiche straniere a localizzare i loro stabilimenti in Marocco. Durante questo periodo, gli investimenti complessivi tedeschi in Marocco sono cresciuti del 600%, la maggior parte dei quali nel settore automobilistico.² Nello stesso periodo,

1 Michaël Tanchum, "Il corridoio commerciale Africa-Europa del Marocco: Guardiano di un'architettura strategica transregionale emergente", Fokus no. 8 (2020), Istituto Austriaco per la Politica Europea e di Sicurezza, luglio 2020, <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

2 Michaël Tanchum, "L'espansione della partnership della Germania con il Marocco: Il rafforzamento della resilienza della catena di approvvigionamento è il fattore trainante", Istituto del Marocco per gli Affari Pubblici (MIPA - Rabat), 29 luglio 2022, <https://mipa.institute/9329>



il numero di aziende automobilistiche italiane che gestiscono impianti di produzione nel Regno è cresciuto fino a rappresentare il 10% dell'ecosistema automobilistico del Marocco.

La vicinanza dei depositi di ferro, rame e zinco del Marocco e dell'Algeria, così come del ferro e dello zinco della Tunisia, ai siti produttivi del Maghreb stesso e dell'Europa si rivelerà di crescente importanza per la resilienza della catena di approvvigionamento, aumentando la natura strategica del commercio marittimo transmediterraneo.

MICHELE ACCIARO

Negli ultimi cinque anni, l'economia mondiale è stata in costante stato di fluttuazione, in parte a causa della guerra in Ucraina, delle tensioni tra Stati Uniti e Cina, della pandemia Covid-19 e dell'inasprimento delle normative ambientali. Questo ha avuto un impatto sostanziale anche sull'economia del mare. Inoltre, il cambiamento climatico, l'eccesso di sostanze nutritive e chimiche negli oceani e i rifiuti di plastica stanno esercitando una pressione sugli ecosistemi marini, minacciando alcuni settori dell'economia del mare, che invece ha un importante potenziale di crescita in relazione alle energie rinnovabili e ai combustibili alternativi. I settori marittimo e portuale svolgono ancora uno dei ruoli più importanti nell'economia del mare in Italia. La navigazione e i porti italiani sono una componente chiave delle reti logistiche europee e internazionali, ma il loro potenziale non è ancora stato raggiunto.

Nonostante il calo delle esportazioni nel 2020, dovuto alla diminuzione della domanda di carichi containerizzati, il commercio marittimo mondiale ha registrato una ripresa nel 2021. Il commercio marittimo internazionale è cresciuto nel 2021 del 3.2% e ha oltrepassato gli undici miliardi di tonnellate caricate all'anno nell'ultimo quinquennio, nonostante un lieve calo nel 2020 a fronte della pandemia e della riduzione delle attività produttive in Cina. Per il 2022, l'UNCTAD stima una crescita moderata del commercio marittimo globale all'1,4%, mentre per il periodo 2023-2027, la crescita media annua è prevista per il 2,1%. Il trasporto di merci containerizzate, di gas e di rinfuse secche è aumentato, mentre le spedizioni di petrolio greggio sono diminuite dal 16,0% al 15,5% del totale commercio marittimo. La domanda globale di petrolio è tornata ai livelli precedenti la pandemia, a circa 100 milioni di barili al giorno, anche se l'invasione dell'Ucraina comporta ancora sostanziali incertezze nel settore delle rinfuse liquide e in alcuni settori bulk, come mais e grano.

Secondo le proiezioni dell'UNCTAD³, il commercio marittimo globale perderà vigore nei prossimi anni, con un rallentamento della crescita al 4% nel 2022. Nel periodo 2023-2027, si prevede che il commercio marittimo aumenterà ad un tasso del 2.1% annuo - più lento rispetto alla crescita media del 3.3% registrata negli ultimi tre decenni

3 Ibid.



Nonostante la popolarità del concetto, le prove del reshoring sono circostanziali⁴. Agli effetti di miglioramento della resilienza dei processi di produzione si oppongono la mancanza di personale specializzato per esempio nel settore farmaceutico, l'inevitabile dipendenza dalle risorse primarie, che spesso non sono presenti in Europa, la complessità delle catene logistiche che può risultare solo in un'apparente maggiore resilienza, e regolamentazione più restrittive, come per esempio nel caso delle estrazioni minerarie. Secondo un recente studio di Barclays⁵, gli Stati Uniti dovrebbero aver ricevuto l'equivalente di 350.000 posti di lavoro da Paesi stranieri nel 2022, principalmente dall'Asia. Questo rappresenta un enorme incremento rispetto ai 260.000 posti di lavoro trasferiti nel 2021 e ai soli 6.000 posti di lavoro trasferiti nel 2010.

Lo sviluppo delle fonti di energia rinnovabile e la loro integrazione nel settore marittimo e portuale ha portato a una serie di implicazioni che devono essere considerate. In primo luogo, la crescente disponibilità di fonti di energia rinnovabile ha portato ad una maggiore richiesta di trasporto marittimo di componenti e materiali di energia rinnovabile, come le pale delle turbine eoliche, i pannelli solari e i relativi componenti. In secondo luogo, lo sviluppo di sistemi di energia rinnovabile, come i parchi eolici offshore, ha modificato i modelli di traffico marittimo nelle vicinanze dei parchi. In particolare, la presenza di turbine eoliche offshore ha comportato la necessità di un aumento del traffico navale per la manutenzione delle turbine. Questo aumento del traffico marittimo ha implicazioni per la sicurezza e i sistemi di navigazione, nonché impatti sull'ambiente.

La transizione energetica europea avrà implicazioni significative per le merci trasportate e gestite nei porti europei. La transizione dai combustibili fossili tradizionali a un mix energetico più sostenibile porterà a una riduzione della domanda di combustibili fossili. Questa riduzione sarà più accentuata per i porti che trattano principalmente prodotti petroliferi e gas, con alcuni di questi porti che potrebbero registrare una diminuzione significativa del traffico e delle operazioni. Altri scali invece potrebbero beneficiare della movimentazione di carburanti alternativi sostenibili. Questo sviluppo rappresenta un'opportunità per alcuni porti, che possono consolidare la loro posizione strategica investendo nella loro funzione di hub energetici.

C'è un interesse crescente per l'uso di energia elettrica rinnovabile (ad esempio, energia eolica, energia solare) e per la generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili nei porti. A causa della crescente domanda globale di energia, a volte è possibile produrre energia all'interno dell'area portuale stessa. Tuttavia, l'uso di fonti energetiche tradizionali, come i combustibili fossili, può creare problemi

Lo sviluppo di un solido impegno di investimento in infrastrutture per la produzione di combustibili su larga scala e la creazione delle competenze necessarie per aumentare la scala di tutti i percorsi di combustibili alternativi è una componente chiave per affrontare lo squilibrio tra la domanda e l'offerta di produzione di combustibili alternativi previsti

4 Si veda per esempio: De Backer, K., Menon, C., Desnoyers-James, I., & Moussié, L. (2016). "Reshoring: Myth or Reality?", OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No. 27, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/5jm56frbm38s-en>.

5 Barclays 2022. 2022 Equity Gilt Study.

6 Acciaro M., Ghiara H., & Cusano M. I. (2014). Energy management in seaports: A new role for port authorities. Energy Policy, 71, 4-12.



A questi effetti sugli ecosistemi marini si devono aggiungere le sfide legate alla crisi climatica nelle zone costiere e sulle vie di trasporto, come gli effetti dell'innalzamento del livello del mare, ma anche della scarsità d'acqua nei fiumi, le inondazioni, gli episodi di caldo intenso e prolungato. Entro il 2080 si prevede una perdita diretta di oltre 100 miliardi di dollari all'anno nell'UE a causa dei danni agli edifici costieri, solo a causa dell'innalzamento del livello del mare. Gli effetti indiretti potrebbero raggiungere i 500 miliardi di euro nelle regioni costiere, dovuti principalmente ai danni agli ecosistemi acquatici e all'erosione costiera.

La crisi climatica comporterà un'ulteriore pressione sulle infrastrutture logistiche. I porti italiani sono tra i più trafficati d'Europa, con Genova e Gioia Tauro, tra i principali porti container Europei, e importanti traffici anche a Napoli e Trieste. Nonostante le eccellenze anche nei porti di più piccole dimensioni, sono questi hub a guidare il settore del trasporto marittimo italiano, fornendo un accesso essenziale ai mercati internazionali, offrendo servizi di movimentazione merci e passeggeri efficienti e consentendo al Paese di rimanere competitivo all'interno del mercato europeo.

L'ulteriore consolidamento della posizione competitiva dell'Italia nel settore marittimo, richiede il superamento di alcune note criticità, incluse le inefficienze burocratiche, la carenza degli investimenti, i già accennati ritardi infrastrutturali, e, paradossalmente, in un Paese caratterizzato da alti tassi di disoccupazione, la manodopera qualificata. In particolare, sembra urgente lo sviluppo di figure che abbiano familiarità sia con la transizione digitale che sostenibile, oltre ad una forte comprensione delle dinamiche industriali nazionali e internazionali. Per massimizzare il potenziale del settore e le opportunità disponibili per la sua forza lavoro, è essenziale che l'industria sia in grado di fornire le necessarie opportunità di formazione e sviluppo per garantire la disponibilità delle competenze e delle conoscenze necessarie. Alla formazione in azienda, si dovrebbe affiancare lo sviluppo di programmi di formazione e educazione specifici alle filiere dell'economia del mare, per garantire che la forza lavoro sia adeguatamente preparata a soddisfare le esigenze del mercato.