

# Shipping globale. Le nuove tendenze

di Mario Caligiuri

PRESIDENTE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI INTELLIGENCE

Il 90% del commercio mondiale viaggia via mare e i trasporti marittimi e la logistica rappresentano il 13% del Pil globale. Inoltre, se consideriamo il Liner shipping connectivity index, che esprime quanto un Paese è connesso con la rete globale dei trasporti marittimi, le prime cinque posizioni sono in Asia. Altra tendenza è quella rappresentata dalla corsa al gigantismo per la flotta delle navi portacontainer, che sono sempre più grandi e vengono costruite in gran parte nei cantieri dei Paesi asiatici. In tale contesto, il nostro Paese risulta tra i protagonisti dello shipping mondiale

La strategia della nuova Via della seta lanciata da Xi Jinping ha riproposto negli ultimi anni l'importanza della dimensione marittima negli equilibri geopolitici mondiali. È passato molto più di un secolo dalle teorie dell'ammiraglio Alfred T. Mahan che sosteneva che chi controlla i mari controlla il mondo, ma il predominio navale rimane sempre determinante. Non a caso, la Cina ha ipotizzato anche una Via della seta terrestre, che approda in Europa a Duisburg, per evitare di avere incidenti di percorso nello stretto di Malacca, controllato dalle flotte americane del Pacifico. Posta questa dimensione di fondo, le recenti emergenze sanitarie globali, insieme ai mutamenti negli equilibri strategici di carattere politico, hanno riportato all'attenzione del dibattito il tema del mare anche nel nostro Paese. Quali sono le tendenze dei trasporti navali? Quali le necessità? Quali le opportunità? Inoltre, ha senso parlare di logistica marittima quando in

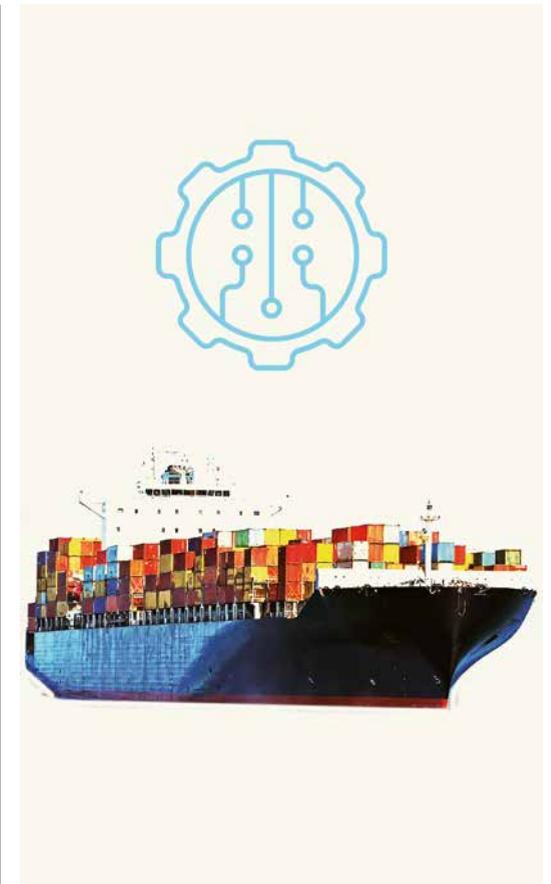
realtà è sempre più integrata con la logistica terrestre? Qual è il significato di *global supply chain*? Ha senso implementare le nuove tecnologie non valutando adeguatamente i rischi?

Anzitutto non va mai dimenticato che il settore marittimo è conservatore, lento nelle decisioni ed è ancor più riluttante a reagire alle novità, ma quando matura la consapevolezza dei cambiamenti i progressi sono profondi, combinati con la dimensione finanziaria. Tale tendenza al cambiamento progressivo si nota, per esempio, nelle politiche della digitalizzazione e della transizione energetica declinata in tutte le forme. Questi processi vanno seguiti con grande attenzione perché le dimensioni del settore marittimo sono imponenti. Riportiamo qualche dato aggiornato alla fine del 2021: il 90% del commercio mondiale viaggia via mare; i trasporti marittimi e la conseguente logistica rappresentano il 13% del Pil globale; sono tra i 19 e i 24 miliardi di tonnellate le merci trasportate via mare previste per il 2030. Inoltre, se consideriamo il Lsci (Liner shipping connectivity index), parametro indicativo di quanto un Paese è connesso con la rete globale dei trasporti marittimi, le prime cinque posizioni sono in Asia. Sono i porti di Shanghai, Singapore, Busan (Corea del Sud), Ningbo (Cina), Hong Kong. Anversa, che precede Rotterdam, è al sesto posto. Altra tendenza è quella rappresentata dalla corsa al gigantismo per la flotta delle navi portacontainer, che sono sempre più grandi e vengono costruite in gran parte nei cantieri dei Paesi asiatici. In tale contesto,

“La certezza della vulnerabilità del sistema passa soprattutto dalla consapevolezza che attualmente non ha molto senso parlare solo di logistica marittima senza volgere lo sguardo all'intera filiera della logistica, che è sempre più integrata anche grazie alle tecnologie, soprattutto all'intelligenza artificiale”

il nostro Paese esprime una consistente economia marittima, con 530mila addetti e 34 miliardi di fatturato annuo pari al 2% del Pil nazionale. E questo perché siamo la quinta flotta dei Paesi G20 e la prima flotta per navi Ro/Ro (Roll-on/Roll-off), cioè di navi traghetto che trasportano automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari. Siamo quindi tra i medi protagonisti dello *shipping* mondiale, che al tempo del Covid-19 ha concentrato l'attenzione sull'aumento dei noli marittimi, l'impennata prevedibile dell'*e-commerce*, la congestione dei porti e la saturazione dei *container* esistenti.

L'insieme di questi fattori evidenzia alcune vulnerabilità della logistica marittima, che diviene un problema per l'intera *supply chain*. Si verificano sempre più spesso intasamenti del traffico portuale, cancellazioni di rotte, interruzioni dell'*import/export*, crisi delle aree retroportuali. La fragilità del sistema, del resto, è evidente in quei casi in cui si generano rallentamenti o interruzioni del flusso, come accadde per la Ever Given, bloccata nel canale di Suez. A questo vanno aggiunti anche i casi delle navi al largo del porto di Los Angeles in attesa di scalo, oppure quelli delle navi bloccate al largo dei porti cinesi chiusi per l'emergenza sanitaria. La certezza della vulnerabilità del sistema passa però, soprattutto, dalla consapevolezza che attualmente non ha molto senso parlare solo di “logistica marittima” senza volgere lo sguardo all'intera filiera logistica, che è sempre più integrata anche grazie alle tecnologie. Infine, va anche evidenziato il pro-



blema del “fattore umano” cioè di milioni di persone che sono impegnate ogni giorno nelle attività marittime in tutto il mondo. La pandemia ha dimostrato la fragilità di un sistema che ha di fatto sottovalutato questa dimensione umana, fondamentale per svolgere un servizio essenziale all'economia mondiale praticamente sempre senza interruzioni.