



“ONDE DIFFICILI” NAVIGARE IL MERCATO DELLO SHIPPING ALLA LUCE DELLE CRISI INTERNAZIONALI NAPLES SHIPPING WEEK 2022

Il 29 settembre, nell’ambito della Naples Shipping Week, si è tenuto il seminario “Onde difficili. Navigare il mercato dello shipping alla luce delle crisi internazionali”, organizzato dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, Gruppo Giovani Federagenti, Fedespedi Giovani e YoungShip Italia

Giovanni Pettorino, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Aus, che ha moderato e introdotto i lavori, ha evidenziato che le crisi internazionali degli ultimi anni (la pandemia e la guerra in Ucraina) stanno fortemente indebolendo le azioni per il perseguimento degli obiettivi fissati dall’agenda 2030 delle Nazioni Unite e gli attuali stress geopolitici ed economici stanno mettendo in crisi il modello che si riteneva consolidato della globalizzazione

Le aziende occidentali stanno ridefinendo i propri processi di approvvigionamento e produzione riportandoli in prossimità dei mercati di consumo (reshoring). Tutto ciò non potrà non incidere sullo shipping. Si prevede che il mercato dei noli, che negli ultimi mesi ha conosciuto notevoli incrementi, tornerà a “normalizzarsi” e, a seguito del reshoring, è possibile un’espansione del traffico Ro-Ro. In ogni caso, in conseguenza delle diverse crisi internazionali che attraversano il nostro pianeta, tutto il sistema delle rotte commerciali potrà trovare nuovi assetti che andranno ad incidere in maniera importante sul trasporto marittimo.

Daniele Bosio, Coordinatore per le questioni marittime (MAECI), nell’evidenziare che con l’approvazione della Legge che autorizza la costituzione di una Zona Economica Esclusiva l’Italia ha finalmente preso coscienza della sua marittimità, ha ribadito che il mare continua ad essere fondamentale per la nostra sicurezza economica e geostrategica. La pandemia da Covid 19 ha dimostrato quanto le linee di comunicazione marittima siano esposte all’imprevedibilità degli eventi. Peraltro, oltre al conflitto tra Ucraina e Russia, che sta dimostrando in maniera crescente le sue capacità di spill over sulla sicurezza marittima anche lontano dal teatro di guerra, altre minacce alla libertà dei mari esistono nel mondo: la pirateria e gli altri atti criminali in mare nel Golfo di Guinea, la fragile tranquillità nel Golfo di Aden e all’imboccatura del Bab-el-Mandeb, il potenziale esplosivo dello Stretto di Hormuz, le pretese territoriali di Pechino nel Mar cinese meridionale e infine le tensioni nello stretto di Taiwan. A queste crisi più o meno visibili vanno aggiunte le controversie

sulle delimitazioni marittime e sulla sovranità degli Stati costieri sulle risorse marine, dagli idrocarburi alla pesca e alle risorse minerarie dei fondali. In questo contesto, il ruolo del Mediterraneo è fondamentale per la strategica congiunzione tra Indo Pacifico e Atlantico, fitto di interessi concorrenti e teatro di competizione politica. “L’industria dello shipping è un vaso di coccio tra vasi di ferro perché deve navigare tra normative nazionali contrastanti, pericoli di instabilità politica e costi crescenti per la sicurezza”.

Enrico Paglia, Research manager, bancario costa network, ha incentrato il suo intervento sugli effetti delle sanzioni tra Europa e Russia sottolineando come la guerra sia, da un lato un fattore di forte debolezza per la l’economia europea ma, dall’altro, rappresenta anche un fattore di crescita della domanda di trasporto di merci via nave. Partendo dall’esempio del carbone, sanzionato dall’Unione europea ad agosto, Paglia ha dimostrato come i cambiamenti in atto sia a livello di mix energetico europeo che delle direttrici di traffico a livello globale generino un incremento della

domanda di trasporto considerevole per le merci secche alla rinfusa (dry bulkers). Paglia ha poi parlato delle sanzioni contro il petrolio, in vigore dal prossimo mese di dicembre, e di quelle contro i prodotti raffinati russi, in vigore da febbraio 2023, che andranno a ridisegnare il trade globale delle petroliere e delle product tankers.

Paolo Quercia, Docente di Studi Strategici Università di Perugia e Direttore di GeoTrade, ha sottolineato che la guerra in Ucraina segna una decisiva trasformazione del sistema internazionale, lasciando alle spalle 20 anni di tentativi di conciliare l’integrazione economica internazionale con la stabilità e la sicurezza: parallelamente al procedere della globalizzazione sono cresciute le sfide geopolitiche e oggi le minacce tradizionali si sommano a quelle di natura economica. Il sistema internazionale che si ricostruirà sarà in un mondo in totale trasformazione, dove gli Stati competono per l’egemonia e la sicurezza. Il ritorno dell’economic statecraft anche in Occidente, il crescente ricorso a sanzioni economiche e restrizioni, la necessità di sostenere le politiche estere e di sicurezza con la stabilità socioeconomica interna divengono sempre più prioritarie e pongono nuove sfide ai governi. È di questo contesto che la politica marittima degli Stati dovrebbe prendere atto, comprendendo il ruolo mutevole che gli scambi via mare hanno nelle relazioni internazionali e soprattutto come essi si rapportano con le azioni conflittuali o regolatorie degli Stati. Il mondo delle sanzioni e delle restrizioni agli scambi internazionali, i processi di politicizzazione o territorializzazione dei mari e degli spazi oceanici, il ruolo crescente delle sanzioni e delle restrizioni marittime, il ritorno dei poteri degli Stati nel campo dell’economia stanno modificando il rapporto Stato - mare e il ruolo del mare tra gli Stati. L’Italia come Nazione baricentrica del più centrale dei mari, deve essere all’avanguardia nel ripensare l’azione dello Stato sul mare per salvaguardare le opportunità che mari aperti danno al nostro Paese e proteggere con opportuni strumenti gli assetti e gli interessi marittimi nazionali. In tempi difficili il mare offre al nostro Paese una inesauribile “riserva geo-economica” di crescita e sviluppo. Occorrono una strategia e adeguate strutture amministrative in grado di cogliere la sfida dei nuovi e difficili tempi.

I Presidenti dei quattro Gruppi Giovani, Salvatore d’Amico (Confitarma), Federica Archibugi (Federagenti), Armando Borriello (Fedespedi) e Andrea Morandi

(YoungShip Italia) hanno concluso il seminario evidenziando che, grazie all'aiuto di illustri esperti del settore, sono emerse ancora una volta la centralità strategica e l'importante funzione sociale dell'economia del mare. Un settore che può e deve giocare un ruolo di primo piano nel garantire una filiera energetica efficiente e sostenibile a livello internazionale.

“Le sfide sono tante e noi giovani dobbiamo essere in prima linea nell'affrontare le “onde difficili” in cui ci troviamo a navigare. L'evento odierno testimonia che i giovani del cluster marittimo nazionale vogliono farlo - insieme - riconoscendo l'importanza del valore associativo e della collaborazione interassociativa per farlo al meglio”.