



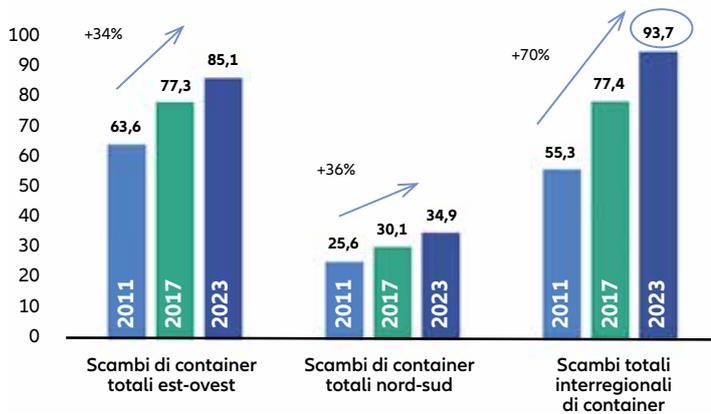
La nuova globalizzazione



Di Massimo Deandreis

Le crisi in atto stanno convergendo e sommandosi, producendo un quadro globale in forte mutamento, con al centro nuovi sviluppi nella logistica internazionale e la ricerca di nuovi equilibri in campo energetico. Molti sono i rischi economici e politici, ma per alcuni Paesi, come l'Italia, stanno nascendo anche interessanti opportunità.

Figura 1 – **Traffico marittimo per area geografica** (in milioni di TEU)



Fonte: SRM su Clarksons, luglio 2022 e dati di previsione 2023

Pandemia e guerra hanno accelerato cambiamenti già precedentemente in atto e oggi sembra chiaro che siamo di fronte alla ridefinizione di scenari geo-economici e politici con impatti completamente nuovi e in gran parte ancora sconosciuti.

È difficile prevedere il futuro; più prudente è limitarsi a osservare gli assi su cui sta cambiando l'economia internazionale, guardando da dove proveniamo e verso quale direzione andiamo. Con questa prospettiva, **sei** appaiono essere i **grandi cambiamenti in atto**. E tutti sono intersecati da logistica ed energia, i due fattori chiave che attraversano tutta l'economia mondiale.

Regionalizzazione vs. globalizzazione

Il primo cambiamento in atto è il processo di regionalizzazione della globalizzazione, dove tre aree del mondo sono in crescente competizione:

- l'America con il NAFTA 2.0;
- l'Europa con il suo mercato e la sua moneta;
- l'Asia con il *Regional Comprehensive Economic Partnership* di cui la Cina è il *pivot*.

L'Africa si affaccia, a sua volta, in questo processo, avendo fatto nascere il 1° gennaio 2021 il nuovo *African Continental Free Trade Area*

Agreement e dove Cina, Russia, Europa e Stati Uniti si affacciano con ambizioni e competizione sempre più marcata.

Certo si tratta di aree che hanno stadi di integrazione profondamente diversi. Molto avanzato e destinato a intensificarsi quello europeo, appena agli albori quello africano. Ma il processo è chiaro: regioni mondiali al loro interno sempre più integrate nei commerci e nelle *supply chain*, ma tra loro in competizione dinamica sui vari scacchieri globali.

Lo specchio di questa situazione lo vediamo sulle rotte marittime.

Considerando che via nave viaggia il 90% del commercio mondiale possiamo chiaramente vedere attraverso questa lente l'evoluzione in atto: negli ultimi 12 anni, con forte accelerazione

negli ultimi 2-3 anni, sono fortemente cresciute tutte le rotte "regionali" (+70%) e quelle Nord-Sud (+36%) (cfr. Figura 1). Ossia i traffici marittimi all'interno dei continenti e tra Nord e Sud dei continenti. Ma anche le rotte tra Nord America e Sud America, quelle all'interno dell'Asia e quelle tra Europa e Nord-Africa. Sono cresciute meno invece le rotte equatoriali; quelle Asia-Europa o la Transpacifica e la Transatlantica. Cioè proprio le rotte della globalizzazione.

Supply chain più corte

Il secondo cambiamento è già un effetto del primo: l'accorciamento delle *supply chain*. Nella misura in cui tensioni economiche e crescente contrapposizione politica portano il commercio mondiale a regionalizzarsi, le catene di subfornitura troppo lunghe, che erano la normalità prima (ad esempio produzioni in Asia, assemblaggio in Europa e vendita negli Stati Uniti), diventano improvvisamente fragili, esposte a ritorsioni commerciali, ritardi, colli di bottiglia logistici. Ecco la necessità di accorciarle e portarle gradualmente all'interno dei confini "regionali", per renderle più sicure e più vicine ai mercati finali di destinazione.

Reshoring e near-shoring

Questo accorciamento delle catene di subfornitura ha come effetto la ricerca di nuovi fornitori più vicini e la spinta al *reshoring* o *near-shoring*. Dopo anni in

Le regioni mondiali sono sempre più integrate al loro interno per commerci e supply chain, ma in competizione dinamica sui vari scacchieri globali.

Figura 2 – Casi di reshoring in Europa (Top 10)

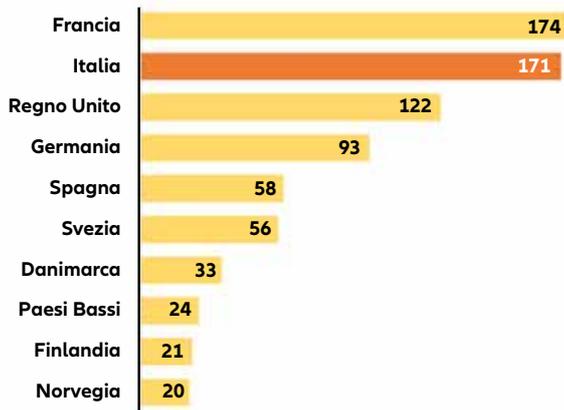
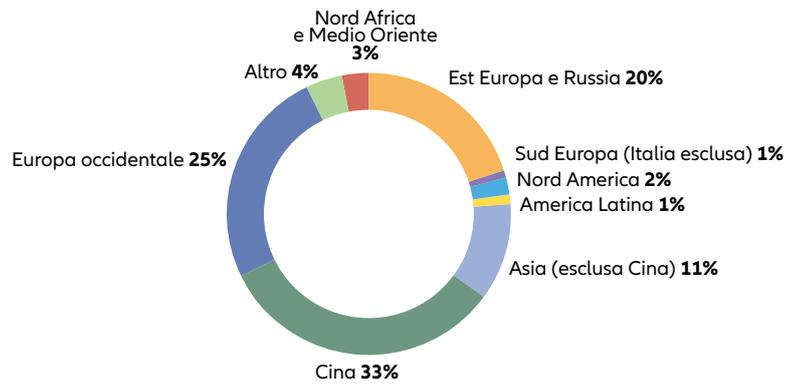


Figura 3 – Aree di provenienza di casi di reshoring in Italia



Fonte: SRM su Banca d'Italia e Polimi su banca dati Uniclub Polimi 2021

Il tessuto produttivo europeo si sta profondamente riconvertendo grazie alla transizione energetica e al Green Deal.

cui il mantra era la “delocalizzazione” di attività produttive in Asia – alla ricerca di minori costi del lavoro e di produzione – oggi la tendenza è inversa: riportare in Europa o in area limitrofa (Mediterraneo) alcune produzioni essenziali. L'Italia, secondo i dati di Uniclub Polimi 2021, è seconda dopo la Francia per casi di *reshoring*; il 44% dei casi riguarda aziende che riportano localizzazioni precedentemente spostate in Asia e il 20% casi di rientro da Russia ed Europa dell'Est (cfr. Figura 3). Questo avveniva già prima dello scoppio della guerra in Ucraina.

Inflazione e materie prime

È abbastanza evidente che tutti questi fenomeni (da soli e senza contare le tensioni sul comparto energetico e delle materie prime) sono tra le cause di un altro cambiamento in atto, molto rilevante e di impatto: l'inflazione, soprattutto l'aumento dei prezzi delle

materie prime. Veniamo da oltre un ventennio di prezzi stabili e ci troviamo ora immersi in un contesto inflattivo in cui ad alcuni fenomeni congiunturali si sommano ragioni strutturali che fanno prevedere una stagione piuttosto lunga di tensioni sui prezzi.

Transizione energetica e digitale

Anche perché contemporaneamente ai fenomeni descritti, è in corso, soprattutto in Europa, una profonda riconversione del tessuto produttivo sulle linee guida della transizione energetica e del Green Deal. Questo è il quinto grande cambiamento in atto. L'obiettivo di *carbon neutrality* che si è data l'Europa e sul quale il nostro Continente scommette anche in termini di leadership globale arriva però in un momento difficile e contribuisce inevitabilmente ad acuire alcune tensioni inflattive. L'obiettivo di abbandonare le

fonti fossili per passare a quelle rinnovabili avrà sì l'intento strategico di rendere l'Europa meno dipendente sul fronte energetico e di accelerare un modello di sostenibilità ambientale; ma nella fase transitoria – questa nella quale siamo ora immersi – ha inevitabilmente dei costi economici e sociali importanti. Basti pensare all'impatto su tutta l'industria automobilistica chiamata a una radicale trasformazione verso l'elettrico a scapito della trazione endotermica. Con conseguenze pesanti su tutta la filiera di subfornitura.

Maggiori costi e complessità organizzative

Queste tendenze in atto stanno avendo un effetto anche sulle strategie aziendali e le scelte organizzative delle aziende. Fino a prima della pandemia, la parola chiave per le imprese era "Just in time". In un mondo che girava velocemente, dove merci e persone si spostavano con rapidità e relativa puntualità, a fronte di un ordine o di una esigenza di materiale, si chiamava il fornitore. Se questo non poteva soddisfare la richiesta lo avrebbe fatto il successivo fornitore contattato. Tempo pochi giorni e la merce o il materiale sarebbe arrivato. A prezzi sostanzialmente stabili.

Oggi tutti sappiamo che non è più così. E questo cambiamento obbliga le imprese a ricostituire scorte e magazzini per compensare almeno parzialmente gli effetti dell'incertezza sugli approvvigionamenti e sui prezzi. Ma questo cambio di paradigma ha conseguenze importanti: significa più costi, organizzazione diversa, gestione complessa degli spazi e della logistica.

Tensioni in aumento

Ecco, quindi, che appare ora più chiaro perché, logistica ed energia sono oggi al centro dei processi di cambiamento dell'economia mondiale e



rappresentano la cinghia di trasmissione anche delle spinte inflattive. O meglio possiamo dire che le spinte inflattive rappresentano il termometro delle tensioni in atto su questi due assi dell'economia mondiale. Per comprendere, basta guardare ai noli marittimi che sono cresciuti enormemente negli ultimi mesi, e oggi, seppur leggermente in calo, permangono molto elevati anche a causa dei fenomeni di congestione portuale che si prevede durino fino al 2023.

L'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e le conseguenze di guerra, sanzioni e tensioni internazionali, hanno certamente acuito i fenomeni che abbiamo descritto, rendendoli in alcuni casi dirompenti (pensiamo ai prezzi delle materie prime). Tuttavia, è bene sottolineare che gran parte delle trasformazioni erano cominciate ben prima e poi divenute evidenti già con la pandemia.

Logistica ed energia sono sempre più centrali e rappresentano anche la cinghia di trasmissione delle spinte inflattive.



La nuova centralità del Mediterraneo

In questo scenario generale **il Mediterraneo** emerge come un'area del mondo che **recupera centralità** rispetto a quanto già non fosse in precedenza. Non sono tanto i numeri, per quanto importanti, a segnalare questa evoluzione: il 20% del traffico marittimo mondiale, il 27% della movimentazione di container e il 30% del traffico energetico globale passano dal Mediterraneo che rappresenta l'1% dei mari. E poi il dato che il traffico dei 25 porti più importanti del Mediterraneo sia cresciuto ininterrottamente, fino a toccare il +120% dal 2005 ad oggi, passando indenne rispetto alle varie crisi che si sono susseguite. Il punto però non sta solo in questi numeri, anche se di per sé già importanti. Mentre nel contesto della globalizzazione sfrenata del primo ventennio del 2000 il Mediterraneo era

prevalentemente un'area di passaggio e di collegamento tra Asia e Atlantico (e quindi la crescita nei numeri rappresentava soprattutto il "lascito" di essere area di passaggio) oggi il ruolo geo-economico evolve in uno strategico luogo di congiunzione tra le macroregioni mondiali.

Se ci facciamo aiutare dalla geografia (che in economia conta molto, seppur spesso dimenticata) osserviamo che il Mediterraneo è la sola regione del mondo a vedere il contatto stretto tra tre Continenti, Europa, Africa e Asia, oltre ad essere passaggio obbligato (attraverso Gibilterra) per raggiungere la costa Atlantica dell'America. Il Canale di Suez rappresenta anche fisicamente questo contatto tra Asia, Europa ed Africa. Lo dimostra l'ulteriore crescita registrata nel 2021 con il traguardo di quasi 21.000 navi transitate in un anno.

Il Mediterraneo si sta trasformando così da mare di passaggio a mare di competizione dove la regionalizzazione della globalizzazione si vede da vicino. Esiste un rischio forte: che diventi un luogo di scontro e di tensioni; una nuova "cortina di ferro" delle fratture e tensioni globali tra Occidente, Russia e Cina.

L'opportunità invece è di farlo diventare il principale punto di contatto, di osmosi economica e logistica tra le macroregioni globali. Intersezione strategica tra aree del mondo che seppur in competizione tra loro necessitano inevitabilmente di avere dei punti di contatto e di scambio.

Occorre scongiurare la prima opzione e impegnarsi per la seconda.

Il Mediterraneo nella sua storia millenaria è sempre stato, anche nei momenti più bui di scontri e guerre, un mare che ha unito più che dividere. E l'Italia si trova geograficamente in mezzo.

Una grande opportunità per l'Italia

Questo nuovo contesto globale, pur così difficile, incerto, diverso dal passato, può generare nuove opportunità per il nostro Paese. Di nuovo il binomio logistica ed energia sono al centro. Con il taglio delle forniture di gas dai gasdotti russi, il flusso in arrivo dal Sud Mediterraneo diventa ancora più strategico. Ed è l'Italia, non altri Paesi, a essere la porta europea di ingresso, con i gasdotti da Algeria e Tunisia e il TAP, dei flussi da Sud. Anche il Mediterraneo orientale è strategico per la sicurezza energetica europea e il suo ruolo è destinato a crescere ulteriormente con la minaccia russa di tagliare ulteriormente le forniture. L'Egitto è un player e un partner importante per l'Italia e, oltre ad avere ingenti risorse (pensiamo a Thor scoperto da ENI al largo di Suez), ha infrastrutture e impianti di liquefazione. Se poi guardiamo la mappa delle *pipeline* esistenti e di quelle in costruzione, vediamo che arrivano tutte vicino ai porti del Mezzogiorno. La portualità italiana si dimostra ancora una volta strategica per il ruolo del Paese e per gli interessi europei. E non solo per i porti del Sud. Ricordiamo che Trieste ha un rilevante ruolo di porto energetico e serve prevalentemente i mercati del Centro Europa più ancora che quello nazionale. I porti sono anche al centro di una

trasformazione strategica: da hub solo logistici (trasporto merci e passeggeri) diventeranno presto anche degli hub energetici. Le tecnologie consentono oggi impianti fotovoltaici galleggianti offshore così come quelli eolici per la produzione di energia rinnovabile da utilizzare nei porti e per le aree industriali attorno ai porti. Rendendoli così indipendenti, più forti, e meglio capaci di rispondere ai bisogni di trasformazione in corso anche nell'industria dello shipping.

Per realizzare questo disegno occorre però che l'Europa rilanci una partnership strategica con il Nord Africa, fondandola non solo sull'aumento dei flussi di idrocarburi (necessari nell'attuale congiuntura) ma anche costruendo un'alleanza strutturale su rinnovabili e idrogeno. Almeno con alcuni Paesi. Oggi le tecnologie consentono quello che in passato non era possibile. Ad esempio, di produrre

energia elettrica con pannelli fotovoltaici e trasformarla poi in gas che può essere immesso nei gasdotti esistenti. Oppure produrre idrogeno. Questo approccio rappresenterebbe un'opportunità di sviluppo di reciproco vantaggio.

L'Italia, tradizionalmente ponte geografico tra Europa e Nord Africa, potrebbe svolgere questa funzione anche come hub logistico ed energetico sia nell'interesse comunitario sia nel solco della sua tradizionale politica mediterranea. Rafforzando il suo ruolo in Europa e nel Mediterraneo.

I cambiamenti in atto e la ridefinizione degli scenari geo-economici e politici, molto complicati e difficili, rappresentano però anche una opportunità unica per cercare di dare risposte strutturali e durevoli alle sfide del presente.

Massimo Deandrei è Direttore Generale di SRM Centro Studi.

I cambiamenti in atto possono rappresentare anche un'opportunità unica per l'Italia per dare risposte strutturali e durevoli alle sfide del presente.