



Rm3 Research Paper

Rotte commerciali: il ruolo dell'Intelligence tra economia e sviluppo

Di Marco Pugliese

Abstract

Il Mar Mediterraneo fin dall'antichità ha rappresentato una via di comunicazione e di commercio di significativa importanza. La possibilità di controllarne le vie di accesso e gestire le principali rotte ha rappresentato sia in passato che oggi la fortuna degli stati. Marco Pugliese, analista Desk Europa & Mediterraneo di ASRIE Associazione, di seguito presenta un suo estratto di "Italia: sviluppo di una hub mediterranea", progetto in corso di pubblicazione.

*"Intanto guardate: Tunisi è là! [...] E ci sono i francesi là, che ce l'hanno presa a tradimento! E domani possiamo averli qua, in casa nostra, capite?"
(Luigi Pirandello)*

Un po' di storia nazionale nel Mediterraneo

Di geopolitica si occupò perfino Luigi Pirandello che vide nella presa della Libia (come Pascoli del resto) una giusta e meritata rivincita. Il **Mare Nostrum** di romana memoria è stato per secoli il lago di Roma. Dopo la caduta dell'Impero, però, sono stati i pirati ad essere protagonisti nel Mar Mediterraneo a cui seguirono i veneziani, abili nel crearsi il proprio impero marittimo. Gli ultimi secoli sono stati di stretto appannaggio inglese, con i francesi sempre pronti ad incunearsi ove possibile. Il ruolo italiano è stato marginale fino al 1861: parecchie furono le delusioni, dal famoso "Schiaffo di Tunisi" da parte dei francesi e ricordato con tristezza da Pirandello, alla Marina Austriaca che poco concedeva in Adriatico.

Dopo la Grande Guerra l'Italia fu di fatto tagliata fuori dallo scacchiere iracheno dalle risorse petrolifere in loco (a causa di scarsa lungimiranza della propria classe politica rimasta al mero possesso territoriale) e *de facto* si concentrò sul Mediterraneo. Sconfitta ed arginata la potenza austriaca, rimanevano Francia e Royal Navy.

Solo nel 1937 con gli inglesi si ci sedette ad un tavolo. Gli accordi erano la conferma di un *gentlemen's agreement* del 2 gennaio 1937 tra i due Stati, che poneva i suoi presupposti nello scambio di lettere avvenuto i mesi precedenti, tra il ministro degli esteri Galeazzo Ciano e l'ambasciatore inglese a Roma Lord James Eric Drummond Perth. Si stabiliva il reciproco interesse del diritto di entrata, uscita e transito nelle acque del Mediterraneo, e di evitare la modifica dello *status quo relativo alla sovranità nazionale dei territori del bacino del Mediterraneo*. Il tutto venne ratificato nel 1938.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale l'Italia cercò d'avere una certa autonomia in termini mediterranei, ma i margini di manovra da Guerra Fredda non erano ampi. L'Urss inoltre cercò più volte d'infilarsi nel mar Mediterraneo riducendo ulteriormente gli spazi. Dopo il 1990 lo scenario cambiò ma i mercati marittimi commerciali internazionali preferirono concentrarsi nel Pacifico. Dal 2000 il tutto mutò ed il **"nostro mare" tornò ad essere hub marittimo con i suoi porti, alcuni anche italiani**. Il resto è storia recente, una storia di morte molto spesso, il Mar Mediterraneo nella sua sponda africana infatti è in preda al caos, dal 2011 la situazione è ulteriormente peggiorata.

Asset Mediterraneo, l'Italia ed un nuovo ruolo

Quando si parla di economia spesso si tende concentrarsi sul Nord Europa dimenticandosi che l'**Italia è immersa in un vero e proprio mare di risorse economiche latenti: il Mar Mediterraneo**. Dal 2011 l'Italia ha un rapporto assai complesso con il mare che per secoli è stato la sua linfa vitale. Gli sbarchi, il traffico umano, il disastro libico hanno scaraventato il Mare Nostrum nel caos. L'Italia ha la possibilità d'attuare delle politiche internazionali in grado di migliorare la situazione e ritagliarsi un ruolo di baricentro? In prospettiva sì ma a mancare è il coraggio.

Per gestire una porzione di mare come quella italiana sono **necessarie delle basi in concessione e questo taglierebbe gli enormi costi di movimento** che fino ad ora abbiamo sostenuto. La nostra flotta infatti non ha basi d'appoggio intermedie, nemmeno a Malta. I paesi dell'area mediterranea quali Marocco, Tunisia, l'Algeria, seppur non ancora politicamente stabile, ovviamente la Libia, ma anche la Grecia, Malta, Cipro e l'Albania (ove permangono degli accordi risalenti al 1997) rappresentano possibili partner con cui sarebbe possibile **costruire un asse economico-marittimo in cambio di concessioni all'utilizzo di strutture portuali**.

Sia chiaro, le strutture che propongo sono dei porti che avrebbero bisogno di una completa ristrutturazione di cui potrebbe incaricarsene l'Italia che potrebbe costruire tali infrastrutture in concessione grazie all'elevato *know how* ed esperienza di cui dispone e garantirsi l'utilizzo tramite un possibile affitto lasciando al paese ospitante, che spesso non ha la forza economica per affrontare tale processo edilizio e guadagnerebbe quindi in lavori di costruzione, gestione e manutenzione, la proprietà del porto.

Questo modello ricalcherebbe quello veneziano e **permetterebbe allo Stato italiano di ampliarsi economicamente creando nuovi mercati in paesi di sviluppo**, il tutto senza una speculazione diretta o di tipo coloniale, semplicemente di gestione risorse e possibilità per lo stato ospitante d'utilizzare le nuove strutture per propri traffici commerciali autonomi. Gli scali della rete commerciale di base potrebbero essere per condizioni, possibilità di sviluppo e rapporti con l'Italia Tangeri (Marocco), Tunisi (Tunisia), La Valletta (Malta), Durazzo (Albania), Iraklio (Creta), Tripoli (Libia), Famagosta (Cipro), Beirut (Libano), Port Said (Egitto).

Port Said e Tangeri sarebbero anelli importanti perchè di fatto porte d'entrata ed uscita oceaniche. Si potrebbero pensare navi da trasporto di nuova generazione a propulsione "green" di forma ridotta. Le strutture portuali sarebbero più discrete e meno d'impatto, anche nel rispetto dell'ambiente. Ogni porto sarebbe "protetto" da un distaccamento misto tra marina italiana e del paese ospitante e si potrebbe pensare alla creazione di una società statale ad hoc (Grandi Porti Italia) che gestisca economicamente ogni settore periferico (Grandi Porti Italia – Tangeri, etc).

In futuro **potrebbe essere pensata una marina mercantile in funzione della rete commerciale a supporto e difesa**. Le navi mercantili sarebbero costruite in Italia e vendute o date in concessione alle varie società locali. La manutenzione sarebbe in loco (forza lavoro a contratto italiano anche per gli autoctoni, zero speculazioni da multinazionale) e gestita nella parte iniziale da team italiani.

Sarebbe interessante nel futuro creare delle vere e proprie scuole locali di formazione. Il progetto può sembrare ambizioso ma i risvolti per lo Stato italiano non tarderebbero ad arrivare e sarebbero significativi. I paesi coinvolti avrebbero la possibilità di decidere sul proprio sviluppo in modo diverso, più solidale e soprattutto non invasivo. I contratti di concessione assolutamente equi, quelli dei lavoratori medesimi in ogni scalo, nessuna "delocalizzazione" del lavoro. Forse è una delle ultime possibilità per dare al Mare Nostrum un futuro.

Cantieri navali

L' Italia torna protagonista dell'economia navale mondiale. Il 2016 ha rappresentato per il nostro paese l'anno di svolta ed i cantieri italiani hanno superato la storica rivale Francia insieme alla Gran Bretagna e raggiunto la Germania. **L'Italia, insieme a Berlino, risulta locomotiva d'Europa** nel settore grazie alla lungimiranza ed alla elevata qualità dei progetti proposti.

La cantieristica civile ha quasi triplicato gli ordini, quella militare raddoppiati, e gli ingegneri navali italiani sono riusciti nell'arduo compito di fare breccia anche nel mercato asiatico, da anni leader del settore.

L'Italia infatti rappresenta ad oggi una vera e propria hub della cantieristica navale mondiale, dato che contrasta con il 2008 quando il Bel Paese era al decimo posto nel settore.

Da dove nasce questo successo, che ha meravigliato forse più gli italiani? Nasce da una programmazione tra il 2010 ed il 2015 che si è concentrata sulla modernizzazione dei cantieri, ricerca sulle componenti tecnologiche, collaborazioni con soggetti esteri che hanno portato reciprocità di crescita.

Il netto sviluppo del settore dei cantieri navali rappresenta un asset economico importante capace di aiutare l'Italia ad uscire dal difficile periodo di crisi economica e finanziaria favorendo l'intero settore industriale ed in particolare le piccole e medie imprese (PMI).

L'indotto creato dai poli navali, infatti, ha una ricaduta pari al 68% sulle imprese di zona ed un 56% su quelle extra settore; in positivo anche le acciaierie italiane che hanno raddoppiato gli ordini, così come l'industria tecnologica, non solo di settore. Elemento di grande importanza che permette al settore della cantieristica navale italiano di essere appetibile a livello commerciale è la competitività dei prezzi delle navi unite ad una affidabilità elevata.

L'altro guadagno è rappresentato dalla manutenzione, completamente gestita dal Bel Paese. In Asia, come negli Stati Uniti, sono nati dei **poli cantieristici italiani che si occupano della manutenzione dei prodotti**: Australia, Cina, India, Usa, Messico ed in futuro anche il Sud Africa, sono paesi che hanno abbracciato in toto il programma italiano.

Questo aspetto ha sviluppato intorno al nostro paese un certo grado d'interesse ed aumentato la nostra affidabilità internazionale a tal punto che in un mercato emergente ed importante come quello del Qatar hanno voluto fortemente le navi italiane al posto di quelle francesi. Anche l'India (svincolata ormai dal caso Marò) preferisce puntare sul naviglio civile e militare italiano a cui fa seguito la Cina e nell'ultimo periodo anche il Giappone disposto a proporre delle collaborazioni su progetto, un affare in prospettiva molto appetibile, visto che i giapponesi vogliono fortemente puntare sulla deterrenza strategica rappresentata dalla propria flotta.

I dati nel dettaglio

Nei primi mesi del 2016 Fincantieri e Meyer Werft hanno ottenuto oltre il 50% dei 6,5 miliardi di dollari di nuovi ordini firmati, una vera e propria vittoria di mercato. Per la prima volta dopo molti anni di tempo i cantieri navali europei tornano a superare i concorrenti asiatici per valore finanziario di nuovi ordini acquisiti.

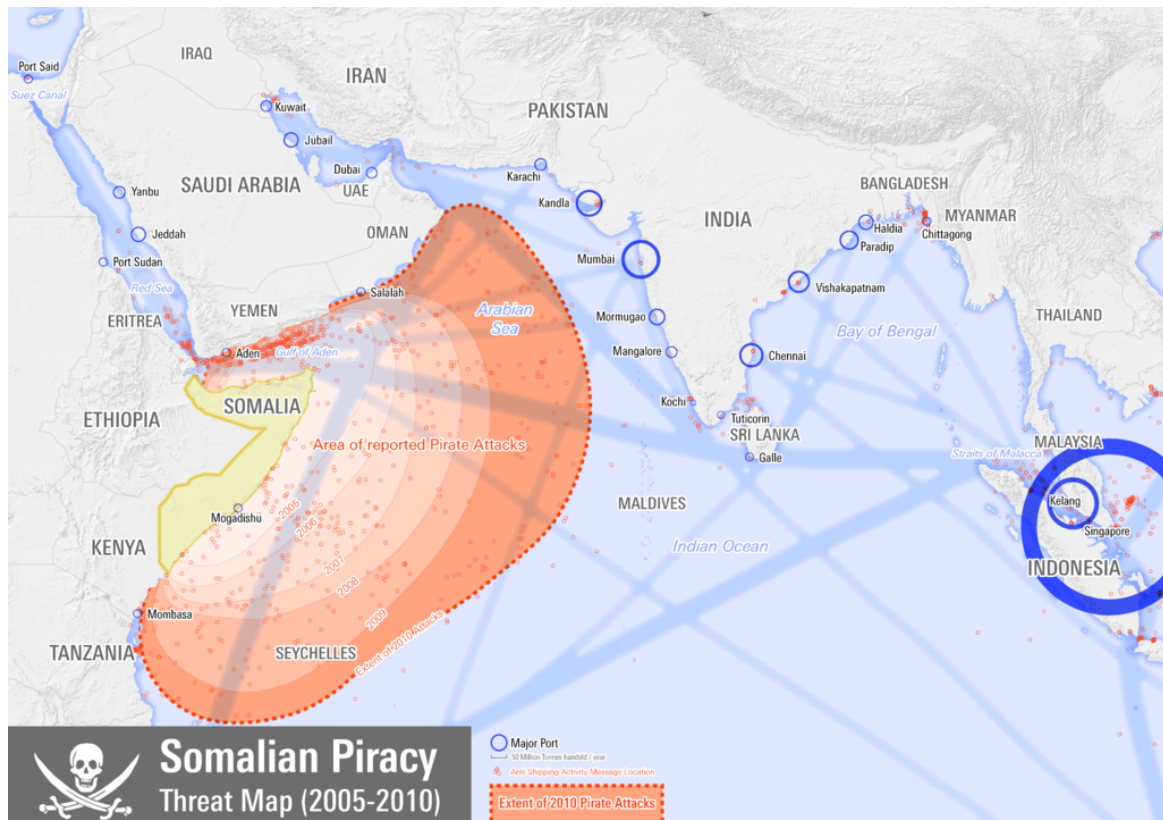
Per il primo trimestre del 2016, secondo quanto rilevato dalla tedesca **Verband für Schiffbau und Meerestechnik (Vsm)**, l'associazione che rappresenta il cluster marittimo tedesco, sono stati firmati nuovi contratti di costruzione per un controvalore pari a 6,5 miliardi di dollari su scala mondiale e di questi oltre il 50% (esattamente circa 3,7 miliardi di dollari) è stato acquisito da gruppi navalmeccanici europei attivi nella costruzione di navi da crociera. La fetta più importante è andata all'italiana Fincantieri e alla tedesca Meyer Werft che hanno incamerato una decina di nuove navi da costruire per Saga Cruises, Disney Cruise Line, Costa Asia, P&O Cruises Australia, Princess Cruises, Norwegian Cruise Line e Regent Seven Seas Cruises.

Anche il secondo trimestre dell'anno è iniziato con il piede premuto sull'acceleratore per l'industria croceristica come dimostrano i nuovi ordini del valore complessivo di 3,5 miliardi di euro firmati dal gruppo malese Genting con il cantiere tedesco Lloyd Werft acquisito appena un anno fa dalla stessa holding. Il contratto firmato a inizio maggio riguarda la costruzione di due navi oceaniche e otto fluviali. Con quest'ultima tornata di investimenti, il portafoglio ordini mondiale di unità da crociera vedrà un anno di picco nel 2019, quando una capacità aggiuntiva di passeggeri pari a 50.000 letti bassi verrà immessa nel mercato in un solo esercizio.

Gli analisti di Vsm rilevano che **il mercato dell'industria cantieristica è diametralmente cambiato nell'arco dell'ultimo biennio** se si pensa che nel 2015 la Corea del Sud si era aggiudicata da sola il 30% dei nuovi ordini di navi dal valore complessivo di 80 miliardi di dollari. Nei primi tre mesi di quest'anno, complice la crisi dello shipping internazionale e il conseguente blocco dei nuovi investimenti, allo stesso paese asiatico fa capo solo il 6% del portafoglio ordini globale.

In effetti anche i numeri di bilancio dei tre maggiori gruppi navalmeccanici sudcoreani sono emblematici: Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering e Samsung Heavy Industries hanno già preannunciato perdite complessive per circa 6,7 miliardi di dollari.

SCENARIO 2



Area d'intervento Oceano Indiano e Mar Arabico, protezione delle rotte per e da il Mar Mediterraneo

La difficile situazione della Somalia, soprattutto dal 1992, rappresenta uno scenario altamente a rischio per le rotte commerciali italiane e non.

Pirati somali, chi sono

I pirati somali hanno in media tra i 20 e i 35 anni e provengono per lo più dalla regione del Puntland nel nord-est della Somalia. Secondo stime sul territorio i pirati sono circa 1700 e suddivisi in sette bande macro, oltre ad una rete di capi-banda operanti in "squadre" di 15-20 suddivisi per specializzazione d'arma e tattica.

S'intenda il pilotaggio dell'imbarcazione e la gestione d'armi leggere e meno leggere, a volte presenti anche RPG-7 allo scopo di deterrenza in fase d'abbordaggio.

Perché sequestrano naviglio straniero: si definiscono pescatori, considerano una minaccia le navi straniere in navigazione sotto costa, colpevoli d'inquinare la porzione di mare, impedendo loro la pesca

In realtà le rotte commerciali risultano non sotto costa e spesso al di fuori delle acque somale, inoltre molta soldataglia reclutata dai signori della guerra si riversata sulla costa, di fatto lasciando i clan, presenti inoltre molti ex militari allo sbando di Siad Barre.

Inoltre tra le fila dei pirati vi sono esperti tecnici di tecnologia Gps che collaborano con i signori della guerra e dividono i bottini. Basi logistiche su terra ferma ed acqua, uomini addestrati su terra e flottiglia sempre in acqua con ordini in arrivo dalla terra ferma, nell'ultimo periodo utilizzo anche di rudimentali droni come ricognitori a medio raggio.

Missioni ibride tra intelligence e "combat"

La **EU NAVFOR Somalia - operazione Atalanta** è una missione diplomatico-militare creata dalla UE per prevenire e reprimere gli atti di pirateria marittima lungo le coste degli stati che orbitano nella zona del Corno d'Africa.

A livello tecnico, sono queste le risoluzioni Onu di cui Atalanta garantisce applicazione: 1814, 1816, 1838 e 1846 che risalgono al 2008.

Operazioni sotto copertura in Somalia

L'Intelligence nel caso specifico ha compito fondamentale, deve garantire uno scenario predittivo a chi attraversa la porzione d'Oceano dinanzi al Corno D'Africa. Infiltrazioni di primo livello nel sistema tribale somalo, per capire la rete logistica del sistema di pirateria e tracciare la posizione di navi dette madri (basi logistiche galleggianti, a volte perfino chiatte) e relativi barchini d'assalto, trainati sulle rotte e lasciati poi liberi d'abbordare. Diventa fondamentale quindi anticipare le azioni di pirateria da terra, ma anche tramite un pattugliamento aereo quasi continuo, oltre alla mappatura satellitare.

Interventi militari volti alla protezione di convogli commerciali o turistici

SCENARIO IBRIDO, SEQUESTRO NAVIGLIO CIVILE E LIBERAZIONE

La nave anfibia San Giorgio ha partecipato alla missione di soccorso atta a liberare il rimorchiatore “Buccanier” sequestrato dai pirati.

Scenario: Corno d’Africa, 2009 – Golfo di Aden

Obiettivo: liberazione ostaggi, neutralizzare pirati e recupero del rimorchiatore

Dettaglio: operazione interforze, nel ventaglio di possibilità d’intervento anche l’azione militare

Forze coinvolte: G.O.I-Gruppo Operativo Incursori Marina Militare, 9° Reggimento d’assalto “Col Moschin” dell’Esercito, 17° Stormo Incursori Aeronautica Militare, GIS-Gruppo Intervento Speciale dei Carabinieri. Il tutto coordinato dal COFS: Comando Interforze per le Operazioni di Forze Speciali.

Scorta post operazione: la nave militare San Giorgio ha poi scortato il rimorchiatore

Azione che si è svolta senza blitz militare, dopo quattro mesi di sequestro i reparti speciali hanno occupato senza trovare resistenza la nave e liberato i 16 marinai sequestrati, tutti incolumi. Nessun riscatto risulta pagato dalla Repubblica Italiana nel caso specifico, l’operazione ha avuto successo grazie ad una trattativa svolta sott’acqua, con gli anziani delle tribù operanti sulla costa. Non sono ovviamente noti i termini della trattativa.

***SCENARIO ATTACCO DA PARTE DI NAVIGLIO PIRATA e LIBERAZIONE
TRAMITE TRATTATIVA D'INTELLIGENCE***

Obiettivo attacco: abbordaggio e sequestro, richiesta di riscatto

Nave coinvolta: una piccola petroliera è stata abbordata e sequestrata il 13 marzo 2012 da pirati al largo delle coste somale settentrionali

Attacchi da parte di naviglio pirata nel 2011: 237.

Rotta della nave abbordata: la Aris 13, che trasportava petrolio da Gibuti a Mogadiscio, è stata avvicinata il 13 marzo da due piccole imbarcazioni

Fonte anonima su terra

Un funzionario della regione autonoma somala del Puntland ha aggiunto, sotto anonimato, che una ventina di persone sono salite a bordo della nave. Un'altra fonte informata dell'accaduto ha detto all'agenzia AP che a bordo ci sono 8 membri dell'equipaggio dello Sri Lanka.

Le forze di Atalanta confermano il giorno successivo la richiesta di riscatto da parte dei pirati.

Le caratteristiche dell'imbarcazione sequestrata

Aris 13 batte bandiera delle isole Comore e si trova sotto sequestro da parte dei pirati non lontano da Alula, nel Puntland. La nave da 1.800 tonnellate è di proprietà dell'armatore Armi Shipping, società registrata a Panama ma gestita negli Emirati Arabi Uniti dalla compagnia Aurora Ship Management.

Aris 13 rappresentava un bersaglio facile per i pirati: lenta, di piccole dimensioni, navigava sotto costa priva di personale armato di guardia lungo la rotta, più breve ma pericolosa, che passa tra la costa somala e l'isola di Socotra.

Conclusione scenario senza blitz militare

I pirati somali hanno abbandonato la nave ed hanno rilasciato l'equipaggio senza condizioni. Lo ha annunciato un ufficiale della sicurezza, Ahmed Mohamed, precisando che i pirati hanno lasciato la Aris 13 che era diretta al porto di Bosaso, dopo 'negoziati' con gli anziani ed alcuni funzionari somali.

L'Intelligence (non specificata la matrice, non ufficialmente il reparto operativo di Atalanta) ha confermato, tramite fonti locali, d'aver condotto una trattativa d'alto profilo con gli anziani capi delle tribù stanziate sulla costa somala, i pirati non sono stati arrestati, sono rimasti sulla petroliera e risultano sbarcati "in porto".

In entrambi gli scenari si è escluso il blitz militare e la risoluzione è arrivata tramite operazioni d'intelligence, che risulta fondamentale nell'area, vista la quantità d'attacchi.

Risulta fondamentale in alcuni tratti scortare tramite flotta e forza aerea naviglio civile, spesso attaccato se sprovvisto di personale militare imbarcato.

Bibliografia

Italo Farnetani, Mediterraneo. Un mare di salute da Ippocrate ai giorni nostri, Mazara del Vallo (Trapani), Città di Mazara del Vallo; Rotary Club di Mazara del Vallo, 2021.

Egidio Trainito, Atlante di flora & fauna del Mediterraneo: guida all'ambiente sommerso, Trezzano sul Naviglio (MI), Il Castello, 2005

A. VV., L'alternativa mediterranea, a cura di Franco Cassano e Danilo Zolo, Milano, Feltrinelli, 2007

John Julius Norwich, Il Mare di Mezzo. Una storia del Mediterraneo, traduzione di Chiara Rizzuto, Palermo, Sellerio, 2020.

La quarta rivoluzione industriale

di Klaus Schwab

Governare la quarta rivoluzione industriale

di Klaus Schwab

Biografia

Marco Pugliese, originario di Bolzano, insegnante di matematica, giornalista, collabora con diverse testate come articolista d'analisi geopolitiche, storiche ed economiche. Si occupa d'analisi di business plan macro. Ha creato H24, hub di comunicazione tra economia, industria e settore del lusso. Tiene conferenze in ambito storico, economico e geopolitico. Analista di macroplan economici su aree geoeconomiche e scenari macroeconomici, attivo in ambito culturale e formatore storico.