

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le nuove rotte del potere marittimo tra “Gunboat Diplomacy” e dominio subacqueo

Nicola Capuzzo · Saturday, January 31st, 2026

Livorno – Il Mediterraneo visto non più soltanto come mare di transito delle navi, ma come un’area centrale e complessa dove la sicurezza delle infrastrutture critiche e la sovranità tecnologica diventano condizioni imprescindibili per lo sviluppo economico. Questa potrebbe essere la sintesi emersa dal convegno “Mediterraneo 2030: Le nuove rotte del potere marittimo”, organizzato dal Propeller Club di Livorno presso l’Accademia Navale.

L’evento, aperto dalla presidente del Propeller Club Gloria Giani Pollastrini e dai saluti istituzionali del contrammiraglio Alberto Tarabotto, del prefetto Giancarlo Dionisi, del sindaco Luca Salvetti e del presidente nazionale Propeller Umberto Masucci, ha tracciato le sfide dei prossimi anni attraverso un’analisi tecnica che ha spaziato dalla logistica alla difesa, fino al diritto internazionale. Proprio la presidente Giani ha sottolineato come l’obiettivo fosse quello di analizzare le ripercussioni delle grandi dinamiche geopolitiche sul trasporto marittimo e sulle banchine labroniche.

Il punto di vista degli agenti marittimi sul tema è stato portato da Alessandro Santi, past president di Federagenti. Nella sua relazione, Santi ha illustrato il passaggio a quella che ha definito la ‘Globalizzazione 2.0’, una fase segnata da un’inversione di tendenza storica: dal 2024, la crescita del Pil mondiale ha superato quella dei volumi di trasporto marittimo, segnalando un disallineamento tra economia reale e scambi fisici. E soprattutto, le navi viaggiano in modo meno sicuro. Il manager ha citato l’Economist parlando del ritorno della “diplomazia delle cannoniere”: proprio come un secolo fa, i mercantili hanno di nuovo bisogno della protezione militare per non essere attaccati. Analizzando poi le teorie della geopolitica classica ha sottolineato come il controllo delle fasce costiere e degli stretti sia tornato decisivo.

Sul tema della Rotta Artica, Santi ha ridimensionato drasticamente l’impatto a breve termine citando i dati: nel 2025 si sono registrati solo 103 transiti completi per circa 3 milioni di tonnellate di merce; numeri irrilevanti se confrontati con i 13 miliardi di tonnellate e gli oltre 100.000 transiti del commercio globale. Per l’Italia, dunque, l’asse strategico rimane quello meridionale: verso l’India con il corridoio Imec e verso l’Africa.

Sulle leve finanziarie a supporto del “Sistema Paese” l’intervento dell’onorevole Guglielmo Picchi, presidente di Sace SpA, ha informato sull’approccio proattivo con cui Sace non si limita ad

assicurare l'export, ma garantisce linee di credito ai paesi partner affinché commissionino opere ad aziende italiane. Dopo aver ricordato che l'Italia è il secondo Paese come impatto sull'Africa (dopo la Cina) e che il portafoglio di garanzie tocca i 160 miliardi di euro, Picchi ha definito Sace il braccio operativo del Piano Mattei per la sua strategia mirata alla costruzione di infrastrutture fisiche in Africa per trasformare l'Italia in un *hub* logistico ed energetico, ed ha citato anche l'importanza delle materie prime: l'Italia c'è e investe, con colossi come Saipem, anche nella corsa ai minerali preziosi che si trovano sui fondali marini.

Il tema della protezione degli interessi nazionali è stato affrontato da Ettore Rosato (Segretario Copasir) e dall'ammiraglio Edoardo Balestra (Comando Generale Guardia Costiera). Rosato ha evidenziato come la sicurezza sia da ritenersi un asset fondamentale per la competitività e ha auspicato una massa critica europea per fronteggiare le grandi potenze. Balestra ha parlato della necessità di avere consapevolezza del dominio marittimo, illustrando il ruolo della Guardia Costiera come *hub* informativo. La capacità di analizzare i dati, ha detto, è l'unica arma efficace per contrastare la "Dark Fleet", la flotta ombra (circa 1.500 le navi monitorate) che disabilitano i radar per aggirare sanzioni, e per monitorare le minacce che mettono a rischio la sicurezza della navigazione e dell'ambiente. Rosato ha anche evidenziato la necessità – a fronte della rottura annua di circa 150/200 cavi sottomarini – di incrementare il sistema di 'resistenza' con la massima sorveglianza, e di inasprire le norme applicando sanzioni severe.

Della nuova frontiera del dominio subacqueo ha parlato il contrammiraglio Giulio M. Cappelletti, vice direttore del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea. Cappelletti, in uno degli interventi più tecnici del convegno, ha definito l'"underwater" come il nuovo dominio critico: attraverso i fondali transita il 99% del traffico internet globale con i cavi sottomarini e l'80% delle risorse energetiche attraverso i gasdotti. Il Polo Nazionale, che include nella sua governance Marina Militare, industria e accademia – ha spiegato – lavora per colmare il gap tecnologico in un settore stimato, come investimenti nel 2030, in 400 miliardi di dollari. L'obiettivo è sviluppare un'industria italiana competitiva in droni autonomi e sensori per la sorveglianza delle infrastrutture sottomarine, per non dipendere da player esteri nella protezione dei propri apparati digitali.

Le prospettive sulle rotte polari sono state chiarite da Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico, il quale, oltre a mettere in guardia sulle difficoltà logistiche, ha introdotto anche una variabile finora sottovalutata sotto il profilo del rischio biologico e ambientale: lo scioglimento del permafrost, ha chiarito, liberando le vie d'acqua rilascia nell'atmosfera grandi quantità di metano (potente gas climaterante) e potenziali batteri. Parigi, infine, in merito alla rotta dell'Artico, ha invitato alla prudenza poiché a causa dei costi e dei rischi, questa rimarrà complementare con una maturità operativa ipotizzabile solo verso il 2040.

In questo scenario complesso, dove – come spiegato dal professor Andrea de Guttry (Scuola Superiore Sant'Anna) e dalla senatrice Stefania Craxi – il diritto internazionale viene usato come un'arma per bloccare i rivali, l'industria chiede certezze. A tirare le somme, con un intervento molto pragmatico, è stato il presidente di Assarmatori Stefano Messina. Il presidente ha denunciato la difficoltà di operare tra "regole diverse e regolatori diversi", e ha puntato il dito contro le politiche ambientali dell'Ue spiegando che misure come l'Ets, nate per incentivare la tecnologia verde, si sono trasformate in tasse "arbitrarie e improvvise" che tolgonon risorse alle imprese per alimentare la finanza pubblica, senza aiutare davvero il settore a rinnovarsi.

Il convegno si è concluso con l'annuncio della presidente Giani di voler trasformare l'evento in un format ricorrente per analizzare le ripercussioni locali degli scenari globali: l'appuntamento alla

seconda edizione è già fissato a gennaio 2027, con l'obiettivo di consolidare il ruolo di Livorno come sede di dibattiti a valenza nazionale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

This entry was posted on Saturday, January 31st, 2026 at 11:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.