



# Le Sfide della Blu Economy nel Contesto Geopolitico Contemporaneo

*Analisi delle dinamiche marittime, logistiche e strategiche nel Mediterraneo e nell'Artico*

## REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 54 – febbraio 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito [cesmar.it](http://cesmar.it) e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



Geoblu – Blu Economy. Credit:CESMAR

### Riferimenti Bibliografici

- Piero Quercia, "La rotta artica non è sicura. I pericoli del riscaldamento globale per l'equilibrio ambientale dell'area", Il Secolo XIX - Blu Economy, 2 febbraio 2026, <https://www.ilsecoloxix.it>
- Francesco Di Sarcina, "Alla mareggiata danni limitati grazie all'innalzamento della Diga foranea. Harry, i porti hanno retto", Il Secolo XIX - Blu Economy, 2 febbraio 2026, <https://www.ilsecoloxix.it>
- Alberto Ghiara, "Navi nucleari, l'Ue ci crede. Fincantieri è partner del nuovo progetto norvegese", Il Secolo XIX - Blu Economy, 2 febbraio 2026, <https://www.ilsecoloxix.it>

- Matteo Muzio, "Fra Bruxelles e Washington c'è sempre tensione politica, ma il legame è profondo", Il Secolo XIX - Blu Economy, 2 febbraio 2026, <https://www.ilsecoloxix.it>
- Marco De Rossi, "Il vertice della FMC. Laura Diella al nuovo watchdog dello shipping USA", Il Secolo XIX - Blu Economy, 2 febbraio 2026, <https://www.ilsecoloxix.it>
- Alberto Quarati, "Chi controlla la logistica controlla i mercati. Servono infrastrutture resilienti", Il Secolo XIX - Blu Economy, 2 febbraio 2026, <https://www.ilsecoloxix.it>

## Introduzione

L'edizione del 2 febbraio 2026 de Il Secolo XIX, nella sezione Blu Economy, offre una panoramica articolata e multidimensionale delle sfide che caratterizzano il sistema marittimo globale contemporaneo. Gli articoli analizzati presentano un quadro di profonda trasformazione in cui convergono pressioni ambientali, tensioni geopolitiche, innovazioni tecnologiche e riassetto strategici. Dal fragile equilibrio dell'Artico alle infrastrutture portuali del Mediterraneo, dalla propulsione nucleare per la marina mercantile ai rapporti transatlantici, emerge un sistema interconnesso in cui ogni nodo influenza l'intero network globale. La presente analisi si propone di sintetizzare i principali contenuti emersi dagli articoli pubblicati, esaminando le conseguenze geopolitiche, strategiche e marittime delle dinamiche descritte, con particolare attenzione alle implicazioni per l'Italia. L'obiettivo è fornire una lettura sistemica che evidenzia come la blu economy non sia più un settore economico settoriale, ma un elemento cruciale della sicurezza nazionale e della competitività internazionale.

## I fatti

Il quadro fattuale che emerge dagli articoli del Secolo XIX tocca cinque aree tematiche principali, ciascuna con implicazioni sistemiche significative.

Il primo ambito riguarda la Northern Sea Route (NSR) artica, oggetto di crescente attenzione geopolitica e commerciale. L'articolo di Piero Quercia evidenzia come il cambiamento climatico stia aprendo nuove possibilità di navigazione lungo le coste settentrionali della Russia, con la prospettiva di accorciare i collegamenti tra Europa e Asia. Secondo le previsioni interne russe, il traffico annuale sulla NSR dovrebbe raggiungere i 150 milioni di tonnellate entro la fine del decennio, partendo dagli attuali livelli significativamente inferiori. Tuttavia, questa apparente opportunità logistica nasconde rischi ambientali enormi e in larga parte irreversibili. Le emissioni di black carbon derivanti dalla navigazione nelle acque artiche sono quasi raddoppiate tra il 2015 e il 2021, accelerando lo scioglimento dei ghiacci in un circolo vizioso. Il report del *Bellona Environmental Transparency Center* documenta come l'uso persistente di *heavy fuel oil* (HFO) da parte delle flotte russe, cinesi e coreane produca un impatto climatico sproporzionato. L'Artico, dove il riscaldamento globale è più intenso, vede i processi naturali di degradazione degli inquinanti rallentati dalle basse temperature, amplificando ulteriormente l'effetto delle emissioni. Gli incidenti marittimi registrati nella regione evidenziano l'inadeguatezza delle infrastrutture di soccorso e la vulnerabilità strutturale dell'ecosistema.

Il secondo tema riguarda la resilienza infrastrutturale dei porti mediterranei, analizzata attraverso il caso del ciclone Harry che ha colpito Sicilia, Sardegna e Calabria. Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, documenta come l'evento meteorologico abbia prodotto onde superiori ai 10 metri e picchi massimi durati due giorni consecutivi, un fenomeno senza precedenti per persistenza temporale. I danni stimati ai porti commerciali ammontano a 40 milioni di euro, mentre sono ancora in corso valutazioni sugli scali turistici. Particolarmente significativo è il ruolo svolto dalla Diga foranea di Catania: l'innalzamento del muro emergente, completato grazie agli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha contenuto le conseguenze dell'impatto. Senza tali lavori, le conseguenze sarebbero state drasticamente peggiori. Ad Augusta, il crollo di una sezione del muro emergente della Diga, proprio nella porzione non ancora oggetto di ristrutturazione,

sottolinea l'urgenza di completare gli investimenti infrastrutturali. L'episodio evidenzia come eventi climatici estremi stiano diventando la nuova normalità operativa e come la capacità di risposta infrastrutturale sia determinante per la continuità delle attività portuali.

Il terzo filone concerne l'innovazione tecnologica nel settore della propulsione navale. Il progetto NuProShip II, guidato dal Consiglio delle ricerche della Norvegia con la partecipazione del cantiere Vard (controllato dall'italiana Fincantieri), sta sviluppando una nuova generazione di navi a propulsione nucleare commercializzabili nel medio periodo. Il caso di studio si concentra su un'unità offshore che Vard sta costruendo per Island Offshore, esaminando la fattibilità dell'integrazione di un reattore nucleare raffreddato a gas ed elio come fonte di energia primaria. L'obiettivo è valutare le implicazioni per configurazione, sicurezza e prestazioni complessive del sistema. Parallelamente, la Cina sta lavorando a commercializzare entro dieci anni una portacontainer nucleare nel cantiere Jiangnan. Questi sviluppi segnalano cambiamenti sia politici sia tecnici, con l'emergere di diverse aziende impegnate nello sviluppo di reattori nucleari per applicazioni marittime. Il nucleare viene presentato come soluzione a emissioni zero, capace di rendere autonoma la nave per periodi fra 5 e 10 anni senza richiedere lavorazioni a terra energivore.

## Conseguenze Geopolitiche

La Northern Sea Route rappresenta il caso più emblematico di come il cambiamento climatico stia trasformando asset ambientali in strumenti di proiezione geopolitica. Mosca rivendica un controllo quasi esclusivo sul traffico, sulle autorizzazioni e sui servizi di pilotaggio e rompighiaccio, riducendo drasticamente la possibilità di una supervisione multilaterale e indebolendo l'applicazione di standard ambientali condivisi. Questa configurazione consolida il ruolo della Russia come *gatekeeper* di una rotta strategica, aumentando la leva negoziale di Mosca nei confronti sia dell'Europa sia dell'Asia. La Cina ha inserito la NSR nella *Belt and Road Initiative* come *Polar Silk Road*, segnalando una visione di lungo periodo che trascende la logistica per abbracciare sicurezza e diversificazione del rischio. Gli investimenti cinesi in navi ice class, ricerca polare, dati, modelli previsionali e filiere energetiche indicano una strategia orientata al futuro, nella quale l'Artico viene considerato un asset strategico di domani. Anche se oggi la rotta artica resta costosa e ad alto rischio ambientale, Pechino guarda all'Artico come elemento di una competizione globale di lungo termine.

Sul fronte transatlantico, l'articolo di Matteo Muzio evidenzia uno sbilanciamento strutturale nei rapporti Europa-Stati Uniti. Il Vecchio Continente ha esportato circa 500 miliardi di dollari di merci verso i porti americani a fine 2025, pari al 18% delle esportazioni complessive, un rialzo rispetto al 16% del 2023. Questa dipendenza commerciale si accompagna a una dipendenza tecnologica, finanziaria ed energetica. La preminenza statunitense è quasi totale nei sistemi di pagamento, con Visa e Mastercard che controllano circa il 70% dei pagamenti nell'Unione, mentre in Germania l'80% delle imprese dipende da provider tecnologici americani per servizi e infrastrutture tech ed economiche.

Gran parte del sistema finanziario europeo si appoggia a provider statunitensi, e gli investitori del Vecchio Continente detengono oltre 1.000 miliardi di buoni del tesoro americano. Sul fronte energetico, l'invasione russa dell'Ucraina del febbraio 2022 ha segnato una cesura: le importazioni di gas dai gasdotti russi sono calate del 77%, mentre gli arrivi di navi gasiere provenienti da Washington sono quadruplicati, passando da 22 milioni di metri cubi nel 2021 a 85 milioni nel 2025.

Questo quadro rivela che per gli Stati Uniti l'Europa è soprattutto un grande mercato e un partner industriale che si risolve in una dipendenza commerciale. Mentre l'Europa si affida quasi totalmente per l'operatività economica, tecnologica e commerciale agli USA. La Casa Bianca, sia con Joe Biden sia con Donald Trump, mantiene l'Europa in una posizione subordinata.

I Ventisette sono condannati a stare con un alleato che li vede sempre più come un peso e che mira alla dissoluzione dell'Unione Europea. Nel breve termine il margine operativo rimane limitato: si può escludere con ragionevole certezza una rottura quasi completa come con la Russia, ma si possono costruire nuove partnership commerciali

come fatto di recente con il blocco del Mercosur, l'India, e cominciare a sviluppare nuove capacità produttive per beni e servizi essenziali al funzionamento di un'economia moderna.

## Conseguenze Strategiche

La logistica, secondo l'Assemblea nazionale di Federlogistica, ha definitivamente cessato di essere una funzione tecnica a supporto dell'economia per diventare un'infrastruttura strategica, una leva di potere che incide sulla sicurezza degli approvvigionamenti. Alberto Quarati sottolinea come la logistica oggi valga tra il 10 e il 12 per cento del PIL mondiale, una massa finanziaria di circa 9.000 miliardi di dollari che governa non solo il flusso delle merci ma il destino delle nazioni. Chi controlla la logistica controlla i mercati, e il vero discrimine competitivo è diventato il fattore tempo. In un'economia globale integrata e iper-accelerata, il ritardo non è solo un costo economico ma una perdita di sovranità. Dove il tempo si allunga a causa di inefficienze burocratiche o infrastrutturali, il mercato si sposta altrove, ridisegnando istantaneamente le mappe dell'influenza globale.

I porti italiani non sono più semplici banchine di carico e scarico, ma hub energetici, piattaforme di dati, nodi sensibili in cui si incrociano le rotte marittime e le ambizioni dei giganti globali. La presenza dei vertici militari con l'ammiraglio Vincenzo Leone e dei rappresentanti politici tra cui il viceministro Edoardo Rixi e il presidente della Commissione Trasporti Salvatore Deidda conferma che la logistica è oggi una questione di sicurezza nazionale ed europea. Proteggere le rotte e garantire l'interoperabilità dei nodi strategici significa proteggere l'interesse nazionale in un Mediterraneo che è tornato a essere il cuore di una competizione globale ferocissima.

Sul fronte tecnologico, il progetto NuProShip II e gli sviluppi cinesi nella propulsione nucleare rappresentano una potenziale discontinuità strategica. Fincantieri vede il nucleare, in particolare quello di quarta generazione, su una prospettiva di lungo periodo, partendo dal settore navale militare come apripista tecnico e normativo per arrivare al comparto civile. L'obiettivo è anche creare un sistema produttivo ad alta complessità su cui l'Europa può giocare ancora un vantaggio competitivo a livello internazionale, che permetta di riportare in Europa la costruzione di grandi navi mercantili ad alta intensità energetica, rafforzando il sistema industriale europeo.

Sul piano normativo, il vuoto di governance internazionale che caratterizza l'Artico rappresenta un rischio strategico di primaria grandezza. Il Polar Code dell'IMO rappresenta un primo passo ma resta largamente insufficiente. Il codice stabilisce requisiti tecnici e operativi per le navi che operano in acque polari ma non vieta l'uso dell'HFO, non impone limiti stringenti alle emissioni di black carbon, lascia ampi margini interpretativi agli Stati di bandiera. Il Polar Code è stato concepito come un compromesso politico, non come una risposta all'emergenza climatica. Anche il divieto parziale dell'HFO approvato dall'IMO nel 2021, entrato in vigore nel 2024, contiene ampie esenzioni che ne riducono l'efficacia. Le navi con serbatoi protetti, così come quelle battenti bandiera di Stati artici, possono continuare a utilizzare il combustibile più inquinante. Secondo le stime delle ONG ambientaliste, oltre il 74% del traffico attuale lungo la NSR resterà di fatto escluso dal bando.

## Conseguenze marittime

La fragilità ambientale dell'Artico introduce variabili operative che trascendono la normale gestione del rischio marittimo. Le basse temperature rallentano drasticamente i processi naturali di degradazione degli inquinanti, neve e ghiaccio amplificano gli effetti delle emissioni, la capacità di 'autopulizia' del mare è ridotta al minimo. In questo contesto, lo shipping non è una pressione come le altre, ma un fattore moltiplicatore del danno climatico. Gli incidenti documentati dal Bellona Center evidenziano la sottile linea tra normalità operativa e catastrofe ambientale. Nel settembre 2014, nello stretto di Matisen a nord della penisola del Tajmyr, la nave Nordvik carica di gasolio urtò una lastra di ghiaccio: lo scafo si aprì, l'acqua iniziò a entrare e solo un'operazione di emergenza evitò uno sversamento. Nel novembre 2022, due chiatte con 10.000 tonnellate di diesel e 7.000 tonnellate di cherosene finirono sugli scogli vicino all'isola di Vaigach, spinte da tempeste e campi di ghiaccio. Anche in quel caso il disastro fu evitato per poco.

Le distanze enormi, la scarsità di porti, la mancanza di mezzi di soccorso rendono qualsiasi intervento lento e parziale. Le barriere galleggianti sono inutilizzabili con mare mosso, gli assorbenti oleo-repellenti sono tossici e poco efficaci, la combustione in situ dipende da finestre meteo sempre più imprevedibili. Il petrolio intrappolato nel ghiaccio può restare nell'ambiente per anni. A questo si aggiunge il rischio rappresentato dalla *shadow fleet*: petroliere russe spesso vecchie, prive di classe ice, impegnate in trasferimenti nave-nave in mare aperto e con AIS disattivato. Secondo Allianz, la flotta ombra globale è già stata coinvolta in oltre 600 incidenti, inclusi 12 sversamenti.

Di fronte a questo quadro, la posizione di alcuni grandi *player dello shipping* assume un valore politico oltre che industriale. MSC ha ribadito di top e volte di non voler utilizzare la Northern Sea Route per ragioni ambientali e di sicurezza. Una linea condivisa anche da Maersk, Hapag Lloyd e CMA CGM, che hanno escluso la NSR dalle proprie strategie operative. Una presa di distanza netta che smentisce la narrativa dell'inevitabilità commerciale della rotta artica. Lo sviluppo della NSR non è una necessità economica, ma una scelta politica, osserva Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico.

Sul fronte della resilienza infrastrutturale mediterranea, l'esperienza del ciclone Harry evidenzia come la capacità di assorbire shock climatici sia diventata un parametro essenziale di competitività portuale. Non vince chi accorcia di più la distanza, ma chi garantisce affidabilità operativa, integrazione intermodale, qualità dei servizi, capacità digitale e solidità della governance. Per l'Italia, la risposta non può essere attendista: occorre rafforzare il posizionamento mediterraneo ed europeo, valorizzando prossimità ai mercati industriali, connessioni TEN-T e capacità di generare valore lungo l'intera catena logistica.

La nomina di Laura Di Bella a presidente della Federal Maritime Commission segna l'avvio di una fase di profonda trasformazione del settore marittimo statunitense, segnata da un approccio più assertivo e da una chiara impronta America First. Di Bella, ex Segretario al Commercio della Florida e già alla guida di Enterprise Florida, porta con sé un bagaglio di esperienze maturato in Florida, uno dei cuori pulsanti della logistica marittima statunitense. La sua ascesa riflette la volontà dell'amministrazione Trump di affidare ruoli chiave a figure che abbiano già dato prova di saper coniugare visione commerciale e pragmatismo burocratico.

## Conseguenze per l'Italia

Per il Mediterraneo e per i porti italiani, la questione va letta in termini di evoluzione competitiva, non di perdita automatica di ruolo. Il sistema portuale nazionale ha costruito la propria forza come porta naturale tra Asia, Europa e Nord Africa. Eventuali spostamenti di traffico verso assi artico-nordici potrebbero modificare alcuni equilibri, incidendo su transshipment, traffici containerizzati, attrattività per le grandi alleanze armatoriali e investimenti sia portuali che logistici nell'immediato. In questo scenario non vince chi accorcia di più la distanza, ma chi garantisce affidabilità operativa, integrazione intermodale, qualità dei servizi, capacità digitale e solidità della governance.

La resilienza infrastrutturale dimostrata dai porti siciliani durante il ciclone Harry evidenzia come gli investimenti del PNRR abbiano prodotto risultati concreti in termini di capacità di risposta agli eventi estremi. Francesco Di Sarcina sottolinea come senza il completamento dell'innalzamento della Diga foranea di Catania, le conseguenze sarebbero state ben peggiori. Tuttavia, il crollo parziale della Diga di Augusta nella porzione non ancora ristrutturata evidenzia l'urgenza di completare il programma di ammodernamento infrastrutturale. Per l'Italia, questo significa che la capacità di attrarre e gestire traffici mediterranei dipende criticamente dalla velocità con cui si completeranno gli investimenti in corso e si adotteranno standard di resilienza climatica più elevati.

Sul fronte dell'innovazione tecnologica, la partecipazione di Fincantieri attraverso Vard al progetto NuProShip II rappresenta un'opportunità strategica per posizionare l'industria italiana nel settore della propulsione nucleare civile. Il nucleare di quarta generazione viene visto come un sistema produttivo ad alta complessità su cui l'Europa può giocare ancora un vantaggio competitivo a livello internazionale. L'obiettivo è riportare in Europa la costruzione di grandi navi mercantili ad alta intensità energetica, rafforzando il sistema industriale europeo. Per l'Italia, questo potrebbe tradursi in un rilancio della cantieristica navale di alta gamma, con ricadute occupazionali e tecnologiche

significative.

Dal punto di vista geopolitico, l'Italia si trova in una posizione di cerniera tra le dinamiche transatlantiche e quelle mediterranee. La dipendenza energetica dall'LNG statunitense, documentata dall'articolo di Muzio, pone il Paese in una situazione di vulnerabilità strutturale che richiede una strategia di diversificazione. Gli investimenti nelle interconnessioni energetiche mediterranee, nei rigassificatori e nelle infrastrutture di stoccaggio diventano quindi priorità di sicurezza nazionale. Parallelamente, la capacità di attrarre investimenti logistici dipende dalla stabilità politica, dalla prevedibilità normativa e dalla rapidità dei processi autorizzativi.

La centralità logistica enfatizzata da Federlogistica trova nel sistema portuale italiano un asset strategico che va protetto e valorizzato. Come evidenziato dall'Assemblea nazionale, chi controlla la logistica controlla i mercati. Per l'Italia, questo significa che la capacità di mantenere e rafforzare il ruolo di hub mediterraneo dipende da una visione sistemica che integri portualità, logistica terrestre e corridoi europei TEN-T. Il rischio, altrimenti, è la condanna alla marginalizzazione in un contesto in cui le decisioni vengono assunte altrove.

Infine, la questione ambientale artica, pur apparendo geograficamente distante, ha implicazioni dirette per l'Italia. L'accelerazione dello scioglimento dei ghiacci artici influenza le correnti oceaniche, il jet stream e l'equilibrio termico dell'emisfero nord. Eventi meteorologici estremi come il ciclone Harry potrebbero diventare più frequenti e intensi, richiedendo investimenti crescenti in resilienza infrastrutturale e protezione civile. Per l'Italia, quindi, la difesa dell'equilibrio ambientale artico è anche una questione di tutela del proprio territorio e delle proprie attività economiche.

## Conclusioni

L'analisi degli articoli pubblicati ne Il Secolo XIX del 2 febbraio 2026 nella sezione Blu Economy rivela un sistema marittimo globale in profonda trasformazione, caratterizzato da crescenti interconnessioni tra dimensioni ambientali, geopolitiche, tecnologiche ed economiche. Le dinamiche descritte evidenziano come la competizione per il controllo delle rotte marittime, delle infrastrutture logistiche e delle tecnologie di propulsione sia diventata un elemento centrale della rivalità tra potenze.

Per l'Italia, emergono alcune raccomandazioni strategiche prioritarie. In primo luogo, è necessario completare rapidamente gli investimenti infrastrutturali nei porti mediterranei, garantendo standard di resilienza climatica adeguati alla nuova normalità degli eventi meteorologici estremi. In secondo luogo, occorre sviluppare una strategia di diversificazione energetica che riduca la dipendenza da singoli fornitori, valorizzando le interconnessioni mediterranee e le fonti rinnovabili. In terzo luogo, il sostegno ai progetti di innovazione tecnologica come NuProShip II deve essere accompagnato da politiche industriali che favoriscano la creazione di filiere nazionali ed europee ad alta complessità tecnologica.

Sul piano della governance, è fondamentale adottare un approccio sistemico che integri portualità, logistica terrestre e corridoi TEN-T, superando le frammentazioni territoriali e settoriali. La competizione globale richiede risposte coordinate a livello nazionale ed europeo, evitando che le decisioni strategiche vengano assunte altrove. Infine, l'Italia deve assumere un ruolo attivo nella definizione di standard ambientali internazionali per la navigazione artica, riconoscendo che la tutela dell'equilibrio climatico globale è anche una questione di sicurezza nazionale.

La blu economy non è più un settore economico settoriale, ma un'infrastruttura strategica che determina la competitività, la sicurezza e il futuro economico del Paese. Governare questa trasformazione richiede visione di lungo periodo, continuità strategica e responsabilità istituzionale. Solo così l'Italia potrà valorizzare la propria posizione naturale nel Mediterraneo e ritagliarsi un ruolo primario nell'economia marittima del futuro, evitando di diventare comparsa in un gioco deciso da altri.