

27 OTTOBRE 2026

Commenti

Nuova Serie

MEDITERRANEO, IL MARE CHE CONNETTE IL MONDO: L'EUROPA PUNTI SUL GOLFO NONOSTANTE LE TENSIONI

Nicolò Russo Perez*

Porti, ferrovie e corridoi commerciali possono trasformare il bacino in un ponte tra Europa, Africa e Asia. Ma conflitti e instabilità impongono una strategia fondata su sicurezza, cooperazione e diversificazione delle rotte. Il Mediterraneo è piccolo sulla carta geografica, ma enorme negli equilibri economici e geopolitici mondiali. Occupa appena lo 0,7% della superficie marina globale, eppure concentra circa il 20% del traffico marittimo internazionale. È un crocevia attraverso il quale transitano merci, risorse energetiche e interessi strategici che collegano Europa, Africa e Asia. Una centralità che rappresenta un'opportunità straordinaria, ma anche una vulnerabilità da non sottovalutare.

Il commercio mondiale dipende in larga misura dal trasporto marittimo. Secondo UN Trade and Development (UNCTAD), nel 2024 il volume delle merci caricate via mare ha raggiunto circa 12,1 miliardi di tonnellate. In questo scenario, il Mediterraneo assume un ruolo fondamentale grazie alla sua posizione tra lo Stretto di Gibilterra e il Canale di Suez, una delle principali porte d'accesso alle rotte che collegano Europa e Asia.

La questione, tuttavia, non è soltanto geografica. La vera sfida è trasformare questa posizione privilegiata in un vantaggio economico duraturo, attraverso infrastrutture moderne, collegamenti efficienti e una strategia politica capace di guardare oltre i confini nazionali.

Porti e ferrovie, la partita della competitività europea

Per rafforzare il proprio ruolo, il Mediterraneo deve diventare un sistema integrato di porti, ferrovie, strade, reti digitali e infrastrutture energetiche. Non basta che una nave arrivi rapidamente in porto se, una volta scaricate le merci, queste incontrano ritardi, costi elevati o collegamenti ferroviari insufficienti.

L'Italia può giocare una partita importante. La sua posizione al centro del bacino offre l'opportunità di collegare i traffici marittimi con i mercati dell'Europa centrale, soprattutto attraverso i porti liguri e adriatici e le connessioni ferroviarie con il sistema produttivo continentale. Il Corridoio Mediterraneo della rete transeuropea dei trasporti, la TEN-T, rappresenta uno degli strumenti fondamentali per migliorare questa integrazione. Il suo sviluppo deve procedere insieme alla modernizzazione degli scali, alla digitalizzazione delle procedure doganali e al potenziamento del trasporto merci su ferro. L'obiettivo è ridurre tempi e costi logistici, rendendo i porti mediterranei più competitivi e meno dipendenti dal trasporto stradale.

La connettività, in altre parole, non si misura soltanto in chilometri di infrastrutture costruite, ma nella capacità di collegare efficacemente territori, imprese e mercati.

COMMENTO
N.060 NS/2026



***Direttore
Fondazione CSF**

Le opinioni espresse
non impegnano
necessariamente la
Fondazione CSF



La sponda del Golfo, un partner sempre più importante

Accanto al rapporto con l'Europa e il Nord Africa, cresce l'importanza dei collegamenti con i Paesi del Golfo: Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Kuwait, Bahrein e Oman.

I dati confermano il peso economico di questa relazione. Secondo la Commissione europea, nel 2025 gli scambi di beni tra l'Unione europea e i Paesi del Golfo hanno raggiunto circa 165,7 miliardi di euro. Nel 2024, gli scambi di servizi hanno totalizzato 84,4 miliardi di euro, mentre lo stock degli investimenti diretti europei nella regione ha raggiunto 163,1 miliardi.

Non si tratta più soltanto di petrolio e gas. I Paesi del Golfo stanno investendo nella diversificazione economica, nella logistica, nella finanza, nel turismo, nelle tecnologie digitali e nelle energie rinnovabili. Per le imprese europee si aprono opportunità nei settori dei macchinari, delle infrastrutture, dei trasporti e delle tecnologie avanzate.

Rafforzare i collegamenti tra Europa e Golfo significa quindi ampliare i mercati, favorire gli investimenti reciproci e diversificare gli approvvigionamenti. Il Mediterraneo può diventare la piattaforma attraverso cui queste relazioni si traducono in nuove opportunità industriali e commerciali.

In questa prospettiva si inserisce anche il progetto IMEC, il corridoio economico India-Medio Oriente-Europa annunciato nel 2023. L'iniziativa punta a sviluppare collegamenti marittimi e ferroviari, accompagnati da possibili connessioni energetiche e digitali, tra India, Penisola arabica ed Europa. Il progetto presenta un potenziale significativo, ma la sua realizzazione richiederà investimenti, accordi tra i Paesi coinvolti e condizioni politiche e di sicurezza adeguate.

Le guerre non cancellano la necessità di connettersi

È proprio qui che emerge la contraddizione più importante. I Paesi con cui l'Europa ha interesse a rafforzare i rapporti commerciali si trovano in una regione segnata da conflitti, rivalità geopolitiche e instabilità. Le tensioni in Medio Oriente e gli attacchi alle navi nel Mar Rosso hanno mostrato quanto sia fragile l'equilibrio delle rotte commerciali.

Le conseguenze sono concrete. Quando le navi evitano il Canale di Suez e circumnavigano l'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza, i viaggi diventano più lunghi e costosi. Aumentano i consumi di carburante, i premi assicurativi e i tempi di consegna. I ritardi possono propagarsi lungo le catene di approvvigionamento, incidendo sui costi delle imprese e, potenzialmente, sui prezzi per i consumatori.

UNCTAD ha documentato nel 2024 una forte riduzione dei transiti attraverso Suez e un aumento delle deviazioni verso il Capo di Buona Speranza. Le perturbazioni hanno dimostrato che la sicurezza di un passaggio marittimo può avere ripercussioni sull'economia ben oltre la regione direttamente coinvolta.

La risposta europea non può essere quella di rinunciare ai rapporti con il Golfo. Deve, piuttosto, costruire una strategia che combini cooperazione economica e gestione del rischio. Diversificare le rotte, sviluppare

Le opinioni espresse
non impegnano
necessariamente la
Fondazione CSF



Fondazione CSF

infrastrutture alternative, rafforzare la sicurezza marittima e mantenere aperti i canali diplomatici sono condizioni essenziali per rendere i collegamenti più affidabili.

Connettersi non significa ignorare i conflitti. Significa riconoscere che, in un'economia globale interdipendente, la stabilità delle relazioni commerciali richiede anche investimenti nella diplomazia e nella prevenzione delle crisi.

La sostenibilità come condizione di sviluppo

La nuova connettività mediterranea dovrà inoltre essere sostenibile. La crescita dei traffici non può prescindere dalla riduzione delle emissioni, dall'efficienza energetica delle navi e dalla modernizzazione dei porti. L'elettificazione delle banchine, l'impiego di energie rinnovabili e lo sviluppo di trasporti ferroviari possono contribuire a ridurre l'impatto ambientale della logistica.

La digitalizzazione rappresenta un'altra leva decisiva. Documenti elettronici, sistemi interoperabili e procedure doganali più rapide possono ridurre i costi amministrativi e migliorare la tracciabilità delle merci. Allo stesso tempo, la sicurezza informatica deve diventare parte integrante della protezione delle infrastrutture critiche.

Una strategia efficace dovrà infine coinvolgere anche i Paesi della sponda sud del Mediterraneo. Gli investimenti non dovrebbero limitarsi ai grandi porti e ai principali corridoi internazionali, ma favorire lo sviluppo delle economie locali, la formazione professionale e una maggiore integrazione produttiva tra le due sponde.

Una scelta strategica per l'Europa

Il Mediterraneo non è soltanto una via di transito. È uno spazio nel quale si incontrano commercio, energia, sicurezza e politica internazionale. Per l'Europa, rafforzarne la connettività significa consolidare la propria competitività, ampliare i rapporti con i Paesi del Golfo e ridurre la vulnerabilità delle catene di approvvigionamento.

La sfida è trasformare una posizione geografica privilegiata in una strategia concreta, sostenuta da infrastrutture, investimenti e cooperazione internazionale. I conflitti rendono questo percorso più difficile, ma ne confermano anche l'importanza.

Il futuro del Mediterraneo dipenderà dalla capacità dei Paesi rivieraschi e dei loro partner di costruire collegamenti affidabili, sostenibili e sicuri. Non basta che il mare unisca geograficamente tre continenti: occorre che infrastrutture, istituzioni e strategie economiche riescano a fare altrettanto.

Nell'apertura si gioca il futuro del *mare di mezzo* (e nostro). Un Mediterraneo *aperto*, un Indo-Mediterraneo, è il 20% del traffico marittimo globale; un Mediterraneo *chiuso*, è lo 0.7% della superficie marina globale.

MEDITERRANEO, IL MARE
CHE CONNETTE IL MONDO:
L'EUROPA PUNTI SUL GOLFO
NONOSTANTE LE TENSIONI

Le opinioni espresse
non impegnano
necessariamente la
Fondazione CSF



Fondazione CSF