

LUISS 

School of Government

Medioceania: la logistica come leva di potere dell'Italia nel nuovo disordine globale

Niccolò Bianchini

Head of Communication & International Strategy di Assologistica

Policy Paper realizzato nel contesto del Policy Observatory della Luiss School of Government



"Il potere marittimo di una Nazione si risolve, in ultima istanza, nella sua libertà di movimento sul mare e nella capacità di contrastare quella del suo avversario"
Ammiraglio Giuseppe Fioravanzo¹.

¹ Saggistica Aracne (2017) La dottrina italiana del potere marittimo, Roma: Aracne Editrice, p. XX, che sintetizza così il pensiero di Giuseppe Fioravanzo: «defini sinteticamente il Potere Marittimo come la libertà di movimento sul mare e la capacità di contrastarla all'avversario».

Policy paper n. 01/2026

Le recenti tensioni geopolitiche e le interruzioni nei principali chokepoint marittimi hanno riportato al centro dell'attenzione il ruolo strategico della logistica nelle dinamiche del commercio globale. In un sistema economico sempre più interdipendente, il controllo delle rotte e delle infrastrutture di trasporto rappresenta una leva di potere capace di incidere direttamente sulla sicurezza energetica, sulla stabilità delle catene del valore e sugli equilibri geopolitici. Muovendo da questo contesto, il paper analizza la crescente centralità dello spazio euro-mediterraneo nelle reti logistiche globali e le implicazioni strategiche che ne derivano per l'Italia. Attraverso l'esame dei principali flussi commerciali, delle infrastrutture portuali e delle iniziative geo-economiche emergenti, il contributo evidenzia come il Mediterraneo stia progressivamente riacquistando una funzione di snodo tra Europa, Africa e Asia. In questo scenario, l'Italia possiede un potenziale rilevante come piattaforma logistica euro-mediterranea, ma tale posizione potrà tradursi in un vantaggio strategico solo attraverso politiche coordinate in materia di infrastrutture, governance portuale, sicurezza delle rotte e integrazione delle catene del valore. Il paper propone infine alcune linee di policy per rafforzare il ruolo dell'Italia all'interno della nuova geografia della logistica globale.

I. Logistica o idraulica del potere

Nel film *Blade Runner 2049* l'agente K, interpretato da Ryan Gosling, è un replicante di nuova generazione, concepito per obbedire e incaricato dalla polizia di Los Angeles di dare la caccia ai replicanti di vecchia generazione, considerati una minaccia in quanto più liberi. Nel corso dell'indagine comincia però a interrogarsi su chi sia davvero, guardando foto, ricordi, indizi del passato: frammenti che sembrano morti ma che in realtà orienteranno ogni sua scelta futura. Per comprendere la realtà che ci circonda e tracciare un orizzonte di ciò che sarà, spesso il modo più efficace è volgere lo sguardo al passato.

La parola "logistica" trae la sua origine da tre tradizioni distinte che ci aiutano ad afferrarne l'importanza.

In greco antico, **ΛΟΓΙΣΤΙΚός** (*logistikós*) rimanda al calcolo, all'ordine razionale, legato a **λόγος** (*lógos*), la capacità di dare forma ordinata a un sistema altrimenti imperscrutabile. Nella tradizione latina (*res annonaria*) all'origine della dottrina militare moderna (*ars logistica*), la logistica è l'arte dei rifornimenti e dei servizi ausiliari: ciò che consente a un esercito di muoversi, nutrirsi, combattere lontano da casa. In mandarino, invece, logistica si dice **物流** (*wùliú*), letteralmente "flusso delle cose": il movimento continuo di merci che scorrono.

Queste tre radici compongono un'immagine poliedrica della logistica: l'organizzazione razionale e la capacità di calcolo, la dimensione operativa di rifornimento e sostegno, e infine l'idea dinamica di flusso. In sintesi, la logistica non è un magazzino fermo, ma un sistema dinamico: non solo "organizzare bene", ma far scorrere bene. Il suo valore intrinseco nasce dal fatto che i beni (merci certo, ma anche persone e idee) non restano dove sono, ma vengono messi in circolo tra porti, città, mercati. È un'idea quasi idraulica del potere: nella rete di dighe e paratoie dell'economia chi controlla il rubinetto – lo apre, lo chiude, lo devia – controlla il sistema; chi governa i flussi governa i rapporti di forza.

Oggi la logistica non è più lo sfondo tecnico delle filiere industriali: è il luogo in cui si decide la competitività delle imprese, dove si sancisce se un Paese resta agganciato o meno ai nuovi scambi globali. Rotte che saltano o si spostano significano prezzi che cambiano, scaffali vuoti o pieni, ordini che arrivano o si fermano. Il comparto logistico italiano vale oltre 200 miliardi di euro, circa l'8% del PIL, con più di 1,4 milioni di addetti: una grande industria nazionale diffusa, non un semplice centro di costo nascosto nei bilanci².

A livello globale, il commercio mondiale ha superato i 35 trilioni di dollari nel 2025 con più dell'80% degli scambi per volume e valore che continua a passare per mare³. La domanda, quindi, non è se i movimenti di merci continueranno, ma attraverso quali infrastrutture e quali Paesi. Per anni abbiamo parlato di globalizzazione come di un orizzonte fisso. Oggi si dibatte se definirla de globalizzazione, re globalizzazione o, più semplicemente, globalizzazione litigiosa. Non è la fine degli scambi: è la fine dell'idea che la logistica sia neutrale. Si è parlato in passato di geo economia, cioè l'uso degli strumenti economici e delle reti commerciali per fini geopolitici⁴, o di "weaponized interdependence", l'interdipendenza trasformata in leva di coercizione attraverso nodi e colli di bottiglia dei circuiti globali⁵. La stessa logica che vediamo nelle sanzioni

2 Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", Il mercato della Contract Logistics in Italia, Politecnico di Milano, 2025.

3 UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025 e "Global Trade Update – December 2025", Ginevra, 2025.

4 E. N. Luttwak, "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce", *The National Interest*, n. 20, 1990, pp. 17-23

5 H. Farrell, A.L. Newman, "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion", *International Security*, vol. 44, n. 1, 2019, pp. 42-79.

finanziarie o nel controllo delle piattaforme digitali si applica, in scala, al controllo di porti e stretti nel Medioceano europeo. Oggi rotte, scali e corridoi si riscoprono così strumenti di politica estera quanto e più di dazi, sanzioni e controlli sugli investimenti: sono le infrastrutture materiali attraverso cui queste strategie si esercitano.

2. Logistica o arte dello strangolamento

La globalizzazione litigiosa si manifesta, prima di tutto, nella geografia dei nodi critici. «Una quota enorme del commercio mondiale attraversa pochi punti di strozzatura marittimi – Malacca, Taiwan, Suez, Bab el-Mandeb, Hormuz, Panama – che convogliano da soli una quota a doppia cifra del commercio marittimo globale ogni anno. Studi recenti mostrano che questi passaggi non sono un’anomalia, ma la regola: Lincoln Pratson identifica 13 principali “marine bottlenecks” (canali, stretti, mari di transito) e stima che nel 2019 circa quattro quinti del commercio mondiale tra Paesi non confinanti sia transitato attraverso almeno uno di essi⁶. In altri termini, la globalizzazione non è una rete uniforme, ma un sistema incanalato in pochi colli di bottiglia la cui chiusura – anche temporanea – obbliga a massicci re-instradamenti, con ritardi, congestioni portuali e interruzioni di filiera che possono farsi sentire per mesi lungo le catene del valore».

La vulnerabilità e il «potenziale di soffocamento» di questi stretti non è più solo un’intuizione. Studi recenti stimano che le interruzioni ai principali chokepoint espongano ogni anno a rischio circa 192 miliardi di dollari di scambi marittimi e producano perdite per circa 14 miliardi di dollari l’anno: 10,7 miliardi tra ritardi, deviazioni e maggiori premi assicurativi e 3,4 miliardi di maggiori costi di nolo⁷, come valore atteso annuale associato agli scenari di chiusura parziale o totale di quei passaggi.

Se guardiamo in particolare alle rotte energetiche, la concentrazione è ancora più evidente. Nel primo semestre 2025, circa 73 milioni di barili di petrolio al giorno sono transitati attraverso i principali passaggi strategici, ossia la maggior parte del greggio scambiato via mare. Il solo stretto di Malacca ha movimentato 23,2 milioni di barili al giorno, pari a circa il 29% del commercio petrolifero marittimo mondiale; lo stretto di Hormuz ne ha gestiti 20,9 milioni, poco più di un quarto dei volumi globali e circa un quinto del consumo mondiale di petrolio. Una quota stimata intorno all’84% del greggio che attraversa Hormuz è destinata ai mercati asiatici, a ricordarci che la sicurezza di poche miglia nautiche in alcuni corridoi di transito essenziali separa la stabilità energetica di Cina, India, Giappone o Corea del Sud dal rischio di shock improvvisi. In altre parole, non è solo il commercio di beni finiti a dipendere da questi passaggi, ma l’intero metabolismo energetico del sistema globale: basta che uno stretto sia occluso perché a catena ne risentano prezzi del petrolio, costi di trasporto, inflazione e, in ultima analisi, margini industriali e coesione sociale⁸.

Le crisi nel Mar Rosso, agli stretti di Bab el Mandeb e di Hormuz o nel Mar Cinese Meridionale mostrano come tensioni nate in teatri apparentemente regionali si traducano rapidamente in shock globali sui tempi di consegna, i costi logistici e i prezzi

6 D.L.F. Pratson, ‘Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures’, *Communications in Transportation Research*, 3, 2023, 100083

7 K. Van Ginkel et al., ‘Systemic impacts of disruptions at maritime chokepoints’, *Nature Communications*, 2025.

8 B. Venditti, ‘Mapped: The World’s Oil Chokepoints’, *Visual Capitalist*, 5 marzo 2026; dati da U.S. Energy Information Administration, *World Oil Transit Chokepoints*, aggiornamento 2025.

al consumo.

L'attuale crisi nello stretto di Hormuz, esplosa a inizio 2026, dove dopo l'escalation tra Iran, Stati Uniti e Israele il traffico marittimo è stato quasi azzerato da attacchi alle navi e minacce esplicite alla libertà di navigazione, è un caso scuola. In pochi giorni, circa un quinto delle forniture mondiali di petrolio e gas che transitavano per lo stretto è stato interrotto o gravemente rallentato; centinaia di petroliere, gasiere e cargo risultano alla fonda o in attesa in acque considerate relativamente sicure. Le compagnie assicurative hanno sospeso o rincarato drasticamente le coperture di rischio guerra, mentre armatori e caricatori ridisegnano d'urgenza le rotte, deviando parte dei traffici via Capo di Buona Speranza o verso porti e corridoi alternativi nel Mar Rosso e nel Mediterraneo. Carichi refrigerati e bestiame vivo rimangono senza sbarco sicuro; i porti di trasbordo dell'area sospendono le operazioni; gli operatori invocano clausole eccezionali ottocentesche per scaricare container nel primo porto disponibile⁹. In pochi giorni, un imbuto regionale dei flussi si traduce in congestione a catena, tempi d'attesa più lunghi e costi più elevati in porti distanti migliaia di chilometri, con rischi di rialzo dell'inflazione.

Da questa congiuntura traiamo almeno tre lezioni di fondo: primo, la vulnerabilità specifica delle filiere che dipendono da merci deperibili o componenti "just in time", che non possono semplicemente aspettare; secondo, l'importanza di avere capacità di ridondanza – porti alternativi, corridoi terrestri e aerei, magazzini tampone – per assorbire gli shock senza interrompere del tutto le forniture; terzo, il fatto che le decisioni di poche grandi compagnie marittime e aeree, in condizioni di emergenza, possano ridisegnare in pochi giorni la geografia effettiva della globalizzazione, spostando volumi, capacità e investimenti tra rotte e porti e ridefinendo di fatto la mappa dei centri e delle periferie degli scambi. Episodi analoghi nel Mar Cinese Meridionale, attraverso il quale passa una quota stimata intorno a un terzo del traffico marittimo globale e oltre il 20% del commercio mondiale per valore, sono da anni considerati una minaccia sistemica per le catene del valore proprio perché agiscono non solo sui volumi scambiati, ma sull'affidabilità stessa dei tempi e dei percorsi su cui imprese e governi avevano costruito le loro strategie¹⁰.

Ad emergere da queste crisi non è solo un aumento dei costi o dei tempi di consegna: vediamo che la logistica è diventata uno degli strumenti centrali della competizione tra Stati e grandi attori economici. Il disegno delle rotte, la capacità dei porti, l'affidabilità dei corridoi terrestri non sono il semplice risultato di calcoli di efficienza: incorporano scelte politiche, percezioni di rischio, alleanze, strategie di ridondanza e di dipendenza. In una globalizzazione litigiosa, questi snodi critici diventano veri e propri punti di strozzatura geopolitica¹¹: chi controlla questi passaggi può, di volta in volta, far respirare o soffocare l'economia altrui. Questo processo si inserisce in un movimento più ampio di territorializzazione degli spazi marittimi: porzioni crescenti di mare vengono di fatto trattate come quasi-territori, in cui la libertà di navigazione è compressa da rivendicazioni di sovranità, zone economiche esclusive espansive, controlli selettivi su passaggi e fondali. Questa territorializzazione degli spazi marittimi è per sua natura un fattore di tensione, perché trasforma il mare da semplice vettore neutrale degli scambi a spazio conteso in cui Stati e attori economici proiettano potere, ridefinendo regole del gioco e margini di manovra lungo le rotte globali¹².

9 S. Hume, "Middle East conflict strands ships with cargoes of fresh food and live animals", Financial Times, 2026.

10 ChinaPower Project, "How Much Trade Transits the South China Sea?", CSIS, 2017; v. anche UNCTAD cit. sui flussi marittimi globali.

11 F. Leonard, "It is time for Europe to weaponise its chokepoints", Financial Times, 2025.

12 Institut FMES, La territorialisation des espaces maritimes: enjeux pour la France et vision prospective, 2023

3. Medioceania : il destino manifesto dell'Italia

Dentro questo quadro, quale posto per l'Italia? Una formulazione affascinante è quella di "Medioceania" proposta da Lucio Caracciolo¹³, che vede il nostro Paese come una penisola adagiata lungo la linea che collega più direttamente l'America alla Cina, l'emisfero occidentale all'Oriente estremo, attraverso quel "Medioceano" che va da Gibilterra a Bab el Mandeb. Sotto questa luce, il cosiddetto vincolo esterno dell'Italia non è più solo l'alleanza atlantica o la "Germania vestita da Europa": è il mondo, perché il Paese siede al crocevia fra America e Asia, Europa e Africa. Se il potere globale si gioca sempre più sul controllo dei nodi di transito, l'Italia è strutturalmente uno di questi nodi potenziali: la questione è se intende assumerne il ruolo.

Medioceania si articola lungo tre assi: una T maggiore Atlantico-Indo Pacifico, che connette Stati Uniti e Cina trovando il proprio baricentro nel Mediterraneo centrale, attorno allo Stretto di Sicilia; una T intermedia euro africana, fra Alpi e Libia; e una T interna Tirreno-Adriatico, che evoca un corridoio est ovest italiano da Genova a Venezia¹⁴.

In questa cornice si inserisce anche l'India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), il progetto di corridoio che dovrebbe collegare l'India all'Europa attraverso il Golfo e il Mediterraneo. Nella sua versione più ambiziosa, IMEC promette di accorciare i tempi di transito tra India e Europa fino a circa il 40% rispetto alle rotte tradizionali, intrecciandosi con il Global Gateway europeo e con il Piano Mattei italiano per l'Africa. Per l'Italia, che si propone come cerniera tra Atlantico e Indo-Pacifico, questo significa poter candidare i propri porti e i propri corridoi ferroviari come sbocco naturale dei flussi indo-mediterranei verso il cuore manifatturiero dell'Europa – a condizione di dotarsi di una strategia chiara su dove e come intercettare tali traffici¹⁵¹⁶¹⁷.

Assumersi e scoprirsi Medioceania significa, prima di tutto, riconoscere questa identità strutturale: l'Italia è una cerniera fra tre continenti, un ponte trasversale tra Atlantico e Indo Pacifico. Una volta che ci siamo guardati allo specchio, non basta il maquillage: occorre decidere come utilizzare il nostro Medioceano – il Mediterraneo – per trasformare questa collocazione in progetto. In questo senso, la definizione sprezzante di Metternich dell'Italia come "espressione geografica" diventa una diagnosi in attesa di terapia: il problema dell'Italia non è mai stato la geografia, ma l'assenza di un disegno che la elevi a geopolitica. Pensarsi come Medioceania significa, in ultima analisi, fare della logistica – porti, corridoi, flotte – il linguaggio concreto di questa vocazione geografica.

4. Mediterraneo, fil rouge della storia d'Italia

La vocazione marittima dell'Italia ha radici profonde. L'Impero romano ha costruito il proprio potere sulla capacità di tenere insieme porti, strade e granai dal Nord Africa alla Gallia¹⁸: il mare nostrum era, prima di tutto, un'infrastruttura logistica ante litteram che garantiva approvvigionamenti, mobilità militare e integrazione fiscale, il brodo di base del melting pot imperiale. Il Mediterraneo non era un confine, ma il centro

13 L. Caracciolo, "MediOceania, il nome segreto dell'Italia", Limes – Rivista Italiana di Geopolitica, 2026.

14 L. Caracciolo, intervento L'Italia nella rivoluzione mondiale, XIII Festival di Limes, Genova, 2026.

15 Decode39, "Linking the Indo-Pacific and the Med. Rome's role in IMEC", 2025

16 The Economic Times, "IMEC, Italy and India: A corridor linking the Mediterranean and the Indo-Pacific"

17 2025; CESI, "Building IMEC: the path towards the implementation of the Indo-Mediterranean corridor", 2025

18 SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Italian Maritime Economy Report 2024, Napoli, 2024.

funzionale di un sistema politico ed economico.

Nell'Ottocento, con il Risorgimento, l'Italia sconta il prezzo della propria palingenesi a Paese moderno. Cavour, simbolo dell'unità nazionale, fu anche ministro della Marina del Regno di Sardegna e promosse il passaggio dalla vela al vapore, dalle ruote all'elica, modernizzando la flotta militare e sostenendo lo sviluppo dei porti. Eppure, per un vizio di fabbricazione, nel suo disegno strategico l'asse vero è un altro: ferrovie, libero scambio, integrazione economica con l'Europa continentale. Il mare è rilevante, ma non diventa il perno di una grande politica marittima complessiva, mercantile o coloniale. L'Italia unita nasce guardando alle Alpi e alle capitali europee più che al Mediterraneo.

Nel Novecento, il fascismo tenta di colmare questo vuoto sognando il Mediterraneo come "lago italiano": un mare da dominare con flotte, colonie e basi navali, facendo dell'Italia l'arbitro dei flussi tra Europa, Africa e Asia. E' un progetto che si rivela infine storicamente fallimentare, ma coglie un punto essenziale: se altre potenze cercano uno spazio vitale nel continente, per l'Italia lo sbocco naturale non può che essere il mare.

Negli anni Ottanta Craxi, con la notte di Sigonella¹⁹, oltre che un sussulto di sovranità, ci consegna una lezione dal valore incommensurabile: perfino una media potenza può dire "no" all'alleato egemone se presidia uno snodo cruciale del Medioceano. Solo il controllo di basi, cieli e rotte nel Mediterraneo dà margini di autonomia politica.

Oggi questa vocazione esiste ancora, ma è solo in parte espressa. L'Italia ha quasi 8.000 km di coste e uno dei sistemi portuali più densi del Mediterraneo – diverse decine di scali commerciali, contro poche decine in Spagna, Francia, Grecia o Turchia – ed è l'unico grande Paese europeo che combina posizione centrale nel Mediterraneo, base manifatturiera importante e rete portuale diffusa. Nel 2024 i porti italiani hanno superato i 12 milioni di TEU movimentati, con Gioia Tauro vicino a un terzo del totale nazionale, confermando il ruolo del Paese come snodo chiave nella logistica container del Mediterraneo e come piattaforma potenziale di smistamento dei flussi Asia-Europa sui corridoi TEN-T²⁰. Sulla carta siamo una piattaforma naturale tra Europa e Asia, innestata sui corridoi TEN T che collegano il cuore industriale europeo ai porti del Sud. Il sistema logistico italiano muove oltre 110 miliardi di euro di servizi conto terzi e circa 79.000 imprese²¹, decidendo tempi, costi e direzioni dei flussi che tengono insieme il sistema produttivo. Tuttavia, troppo spesso è trattato come un costo operativo da comprimere più che come un'infrastruttura strategica da cui dipendono autonomia e crescita: la vera domanda è se vogliamo essere una piattaforma mediterranea consapevole o restare un ramo laterale delle grandi alleanze armatoriali. In questo scenario, i porti del Nord Africa stanno cambiando in profondità la geografia competitiva del Mediterraneo. Tanger Med, in Marocco, ha movimentato oltre 11 milioni di TEU nel 2025, diventando il principale hub container del bacino e superando per volumi i grandi scali spagnoli e consolidando la propria posizione di primo porto container del Mediterraneo e dell'Africa. Il modello di piattaforma integrata – porto, retro-porti industriali, zone franche e forte regia statale – mostra come la logistica possa diventare uno strumento di sovranità economica: per l'Italia ciò significa che il Mediterraneo non è solo un mare "di fronte", ma un'arena in cui i vicini del Sud possono attrarre traffici, investimenti e funzioni decisionali che oggi passano ancora da scali europei^{22,23}.

19 Fondazione Craxi, La notte di Sigonella. Documenti e discorsi sull'evento che restituì dignità all'Italia, Roma, 2019.

20 Ship2Shore, "Italy exceeds 12 million TEUs handled in 2024, with an increase of over 600,000 units", 2025.

21 Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", Il mercato della Contract Logistics in Italia, 2025; Intelligenza (artificiale e umana) per il futuro della Logistica, 2025, Politecnico di Milano.

22 North Africa Post, "Tanger Med outperforms Mediterranean, African peers in 2025 with record performance", 4 marzo 2026

23 Medafrica Times (2026) "Tanger Med Surpasses Spanish Rivals to Establish Mediterranean Dominance in Container Traffic".

5. L'Italia tra Sisifo e Prometeo

Per descrivere lo stato attuale del sistema logistico italiano, la figura di Sisifo è calzante. Come il re di Corinto, siamo abilissimi a trovare deroghe, scappatoie, compromessi; ma la struttura resta intatta. Spingiamo ogni giorno il masso delle riforme, delle semplificazioni, dei corridoi da sbloccare; quando siamo quasi in cima, qualcosa s'incepisce, il masso rotola a valle e si ricomincia. È una fatica orizzontale: energia spesa per mantenere un ordine deciso da altri, non per trasformarlo.

Una via alternativa è quella di Prometeo che, nel mito, compie un gesto verticale di rottura: ruba il fuoco agli dei e lo porta agli uomini. Nel nostro linguaggio, è il momento in cui decidiamo che approvazioni rapide, corridoi ferroviari affidabili, dogane digitali e interoperabilità dei dati non sono più optional, ma il fuoco stesso della competitività italiana nel Medioceano. È l'infrastruttura invisibile che permette al Paese di giocare nei campionati che contano, invece di limitarsi a servire chi li gioca.

Il Prometeo liberato di Percy B. Shelley aggiunge un ulteriore livello. Nel poema, Prometeo non è solo l'eroe incatenato che soffre per il suo gesto: è l'innesco di una trasformazione dell'ordine che lo circonda²⁴. La liberazione non consiste nel sostituire un tiranno con un altro, ma nel cambiare la logica stessa del potere. Traslato sul piano logistico, il Prometeo liberato è il passaggio da un sistema che subisce ogni shock – pandemie, crisi degli stretti, guerre commerciali – a un sistema che usa ogni shock come occasione per ridisegnare corridoi, alleanze, regole del gioco e distribuzione di potere e valore lungo le catene, mettendo mano a riforme concrete su permessi infrastrutturali, corridoi ferroviari, digitalizzazione doganale e governance dei dati.

In termini operativi: Sisifo è la logistica che sopravvive ma resta intrappolata; Prometeo è la logistica che rompe le inerzie; il Prometeo liberato è la logistica che non chiede meno problemi, ma costruisce un ecosistema all'altezza della propria vocazione di Medioceania.

6. Un finale aperto per l'Italia

Assumersi e scoprirsi Medioceania significa definire un'agenda chiara per il nostro Paese. Almeno tre scelte appaiono decisive.

Primo, riconoscere la logistica come interesse nazionale strategico. Ogni grande decisione su industria, export, transizione energetica o digitale dovrebbe contenere un capitolo esplicito su cosa implica per porti, corridoi, nodi intermodali e per il ruolo del Mediterraneo nelle catene globali del valore, vincolando i grandi programmi – dal PNRR alle politiche green e digital – a una valutazione logistica ex ante, con indicatori misurabili sui tempi di attraversamento dei corridoi, sulla capacità disponibile e sulla resilienza degli snodi chiave.

Secondo, “fare sistema” in modo non retorico. Un Paese frammentato in migliaia di attori che parlano a turno non diventerà mai indispensabile. Servono sedi stabili – una vera e propria cabina di regia permanente – presso la Presidenza del Consiglio, in cui istituzioni, territori, autorità portuali, associazioni e grandi operatori elaborino una posizione comune e si presentino ai tavoli europei e globali come blocco consapevole, non come somma di interessi locali; un luogo che coordini strategie su corridoi TEN-T, investimenti portuali, politiche doganali e attrazione di traffici.

²⁴ P.B. Shelley (1820), *Prometheus Unbound. A Lyrical Drama in Four Acts*, London: C. and J. Ollier.

Terzo, trattare dati, tecnologie e competenze logistiche come capitoli di una politica di potenza. Intelligenza artificiale, visibilità end to end, piattaforme digitali condivise non sono solo strumenti per efficientare le imprese, ma condizioni per attrarre traffici, investimenti e funzioni decisionali lungo i corridoi che attraversano l'Italia: una piattaforma nazionale dei dati logistici, standard comuni di tracciamento lungo la filiera e centri di competenza dedicati possono diventare l'equivalente infrastrutturale di una nuova flotta mercantile, non in sostituzione ma in integrazione agli asset fisici – porti, navi, corridoi – da cui continua a dipendere la nostra proiezione marittima.

In fondo, la scelta che abbiamo davanti non è molto diversa da quella dell'agente K in Blade Runner 2049: accettare per sempre una condizione scritta da altri, o usare ciò che abbiamo scoperto di noi stessi per cambiare il finale della storia. Assumersi e scoprirsi Medioceania significa esattamente questo: smettere di vivere la logistica italiana come un ruolo assegnato e iniziare a trattarla come il luogo in cui decidiamo chi vogliamo essere nel nuovo disordine globale. Perché se non siamo noi a scrivere il racconto della logistica italiana, qualcun altro scriverà il finale al nostro posto. E la logistica italiana non può permettersi un finale scritto da altri.

Bibliografia

- Bressan, M. (2024) ‘La tutela degli interessi marittimi nazionali e la sicurezza del Mediterraneo’, Italian Navy Working Paper.
- Caracciolo, L. (2026) ‘MediOceania, il nome segreto dell’Italia’, Limes – Rivista Italiana di Geopolitica.
- Caracciolo, L. (2026) ‘L’Italia nella rivoluzione mondiale’, intervento al XIII Festival di Limes, Genova.
- CESI – Centro Studi Internazionali (2025) ‘Building IMEC: the path towards the implementation of the Indo-Mediterranean corridor’.
- Chantraine, P. (1968–1980) Dictionnaire étymologique de la langue grecque. Paris: Klincksieck.
- ChinaPower Project (2017) ‘How Much Trade Transits the South China Sea?’. Washington, DC: CSIS.
- Confindustria and Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” (2025) Il mercato della Contract Logistics in Italia. Milano: Politecnico di Milano.
- Decode39 (2025) ‘Linking the Indo-Pacific and the Med. Rome’s role in IMEC’.
- Farrell, H. and Newman, A.L. (2019) ‘Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion’, *International Security*, 44(1), pp. 42–79.
- Fondazione Craxi (2019) La notte di Sigonella. Documenti e discorsi sull’evento che restituì dignità all’Italia. Roma: Fondazione Craxi.
- Hume, S. (2026) ‘Middle East conflict strands ships with cargoes of fresh food and live animals’, *Financial Times*.
- Institut FMES (2023) La territorialisation des espaces maritimes: enjeux pour la France et vision prospective. Toulon: Fondation Méditerranéenne d’Études Stratégiques.
- Leonard, F. (2025) ‘It is time for Europe to weaponise its chokepoints’, *Financial Times*.
- Liddell, H.G. and Scott, R. (1996) A Greek–English Lexicon. Revised edition. Oxford: Clarendon Press.
- Luttwak, E.N. (1990) ‘From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce’, *The National Interest*, 20, pp. 17–23.
- Medafrica Times (2026) ‘Tanger Med Surpasses Spanish Rivals to Establish Mediterranean Dominance in Container Traffic’.
- North Africa Post (2026) ‘Tanger Med outperforms Mediterranean, African peers in 2025 with record performance’.
- Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” (2025) Intelligenza (artificiale e umana) per il futuro della Logistica. Milano: Politecnico di Milano.

- Pratson, L.F. (2023) 'Assessing impacts to maritime shipping from marine choke-point closures', *Communications in Transportation Research*, 3, 100083.
- Shelley, P.B. (1820) *Prometheus Unbound. A Lyrical Drama in Four Acts*. London: C. and J. Ollier.
- Ship2Shore (2025) 'Italy exceeds 12 million TEUs handled in 2024, with an increase of over 600,000 units'.
- SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2024) *Italian Maritime Economy Report 2024*. Napoli: SRM.
- The Economic Times (2025) 'IMEC, Italy and India: A corridor linking the Mediterranean and the Indo-Pacific'.
- UNCTAD (2025) *Review of Maritime Transport 2025*. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.
- Venditti, B. (2026) 'Mapped: The World's Oil Chokepoints', *Visual Capitalist*, 5 March 2026.

LUISS 

School of Government

Viale Pola, 10
00198 Roma Italia
T: 0039 06 8522 5096