

DOMINIO MARITTIMO AMERICANO GEOPOLITICA, INDUSTRIA E NUOVI EQUILIBRI GLOBALI

Alberto Cossu



International Institute for Global Analyses

Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses
Piazza dei Navigatori 22, 00147 – Rome (Italy)

The views and opinions expressed in this publication are those of the authors and do not represent the views of the Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses unless explicitly stated otherwise.

© 2025 Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses
© 2025 Alberto Cossu

First Edition: April 2025

Analytical Dossier 12/2025 - ISSN 2704-6419

www.vision-gt.eu
info@vision-gt.eu

DOMINIO MARITTIMO AMERICANO GEOPOLITICA, INDUSTRIA E NUOVI EQUILIBRI GLOBALI

Alberto Cossu



Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses

DOMINIO MARITTIMO AMERICANO GEOPOLITICA, INDUSTRIA E NUOVI EQUILIBRI GLOBALI

Alberto Cossu
Vision & Global Trends

Il recente Executive Order (EO) firmato dal Presidente Donald J. Trump, intitolato "Restoring America's Maritime Dominance" ¹, non è semplicemente un atto di politica industriale interna. È un segnale potente, una dichiarazione d'intenti con profonde ramificazioni geopolitiche, che mira a ridefinire gli equilibri di potere marittimo globale, contrastare l'ascesa cinese, e rinviare un settore strategico americano caduto in declino. L'onda d'urto di questa iniziativa si propaga ben oltre le coste statunitensi, toccando alleati storici come l'Italia – con il suo campione nazionale Fincantieri direttamente coinvolto nel tessuto industriale americano – e intersecandosi con le ambiziose strategie di nuovi attori globali, come l'Arabia Saudita nel suo tentativo di diventare un hub logistico mondiale. Analizzare questo EO richiede quindi una lente geopolitica ampia, capace di cogliere le interconnessioni tra sicurezza nazionale, competizione economica e mutevoli alleanze nel XXI secolo.

DECLINO AMERICANO E ASCESA CINESE NEL DOMINIO MARITTIMO

Per comprendere la portata dell'EO di Trump, è fondamentale partire dal contesto storico e strategico. Gli Stati Uniti, emersi dalla Seconda Guerra Mondiale come indiscussa potenza marittima globale sia in termini commerciali che militari, hanno visto la loro base industriale navalmeccanica erodersi progressivamente negli ultimi decenni. Le cause sono molteplici e complesse: gli elevati costi di produzione interna rispetto ai concorrenti asiatici, il consolidamento dell'industria cantieristica in pochi grandi player focalizzati principalmente sul settore difesa, un mutato quadro di priorità strategiche dopo la fine della Guerra Fredda, e una concorrenza internazionale sempre più agguerrita, capace di offrire prezzi inferiori e tempi di consegna più rapidi. Le statistiche citate dalla stessa amministrazione Trump sono eloquenti: si stima che oggi gli USA costruiscano meno dell'1% delle navi commerciali globali, a fronte di una Cina che domina il mercato con quote superiori al 50-60% (e quasi totalitarie in segmenti come i container o le gru portuali).

Parallelamente a questo declino relativo americano, la Repubblica Popolare Cinese ha orchestrato una crescita esponenziale nel settore marittimo, diventando la "fabbrica navale" del mondo. Questa supremazia non è solo commerciale, ma ha profonde implicazioni strategiche. Pechino ha utilizzato la sua capacità cantieristica per modernizzare e espandere rapidamente la sua Marina Militare (PLAN), che oggi supera per numero di unità quella statunitense, alterando gli equilibri militari nell'Indo-Pacifico. Inoltre, attraverso iniziative come la Belt and Road Initiative (BRI), la Cina ha investito massicciamente in infrastrutture portuali in tutto il mondo, estendendo la sua influenza

¹ <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>

lungo le rotte commerciali vitali. Il controllo su cantieristica, porti e logistica conferisce a Pechino una leva geopolitica ed economica formidabile, percepita a Washington come una minaccia diretta alla sicurezza nazionale e alla prosperità economica americana. La dipendenza da catene di approvvigionamento dominate dalla Cina, specialmente per beni critici e componenti industriali, è vista come una vulnerabilità strategica inaccettabile.

Dissezione dell'Executive Order: Ambizioni e Strumenti

L'EO "Restoring America's Maritime Dominance" si configura come una risposta diretta e ambiziosa a questa percezione di minaccia. Non si tratta di un singolo provvedimento, ma di un quadro strategico che mobilita l'intero apparato governativo ("whole-of-government approach") verso un obiettivo comune: la rivitalizzazione dell'industria marittima statunitense in tutte le sue componenti (cantieristica commerciale e militare, riparazioni, catene di fornitura, porti, forza lavoro).

I pilastri principali dell'ordine includono:

1. Maritime Action Plan (MAP): Entro 210 giorni, il Consigliere per la Sicurezza Nazionale dovrà presentare un piano d'azione dettagliato, coordinando gli sforzi di numerosi dipartimenti (Difesa, Commercio, Trasporti, Lavoro, Homeland Security). Questo piano dovrà delineare strategie specifiche per raggiungere la "resilienza sostenuta" del settore.
2. Investimenti e Incentivi: L'EO prevede la creazione di un "Maritime Security Trust Fund" per garantire finanziamenti stabili e prevedibili, superando l'aleatorietà dei cicli di bilancio annuali. Viene inoltre istituito un programma di incentivi finanziari per stimolare gli investimenti privati nella cantieristica domestica. Si prevede l'uso estensivo delle autorità previste dal Defense Production Act (DPA) Title III per investimenti diretti e per catalizzare capitali privati verso cantieri, fornitori e infrastrutture portuali. Anche l'Office of Strategic Capital del Pentagono viene chiamato a contribuire.
3. Contrasto alla Concorrenza Cinese: L'ordine incarica lo United States Trade Representative (USTR) di finalizzare le indagini sulle pratiche commerciali ritenute sleali e anticompetitive della Cina nel settore marittimo (sussidi, dumping) e di implementare contromisure, che potrebbero includere tariffe significative su navi costruite in Cina o battenti bandiera cinese che approdano nei porti USA, nonché dazi su gru portuali e altre attrezzature di origine cinese. Si prospettano anche misure per contrastare l'elusione tariffaria attraverso porti canadesi o messicani.
4. Sviluppo della Forza Lavoro: Riconoscendo la grave carenza di manodopera qualificata come un collo di bottiglia critico, l'EO pone enfasi sulla formazione. Si prevedono investimenti per modernizzare la U.S. Merchant Marine Academy e programmi per espandere le opportunità educative e di apprendistato nel settore marittimo.
5. Coinvolgimento degli Alleati e "Maritime Prosperity Zones": Pur con una forte enfasi sull'"America First", l'EO riconosce implicitamente la necessità di competenze e capitali esterni, invitando a creare meccanismi per incentivare investimenti da parte di "nazioni alleate" nei cantieri e nelle comunità costiere statunitensi. Si ipotizza la creazione di "Maritime Prosperity Zones" con agevolazioni fiscali e normative per attrarre tali investimenti.
6. Rafforzamento della Flotta Commerciale e Militare: L'ordine mira ad aumentare il numero di navi commerciali battenti bandiera statunitense nel commercio internazionale e domestico

(rafforzando potenzialmente il Jones Act) e a garantire una flotta di riserva (inactive reserve fleet) adeguata alle esigenze militari in tempi di crisi.

L'ambizione è enorme: invertire decenni di tendenze industriali e riconquistare una posizione di leadership globale. Le sfide sono altrettanto grandi: la necessità di finanziamenti ingenti e sostenuti nel tempo, la difficoltà nel ricostruire catene di fornitura complesse e nel formare rapidamente una forza lavoro specializzata, i tempi lunghi intrinseci alla costruzione navale, e la possibile reazione dei concorrenti internazionali.

FINCANTIERI E L'ITALIA: UN ALLEATO STRATEGICO NELLE ACQUE AMERICANE

In questo scenario, la posizione dell'Italia e del suo campione nazionale Fincantieri assume un rilievo particolare. Fincantieri non è solo uno dei maggiori costruttori navali al mondo, ma è anche un attore profondamente radicato nel panorama industriale della difesa statunitense attraverso la sua controllata Fincantieri Marinette Marine (FMM) nel Wisconsin. Il ruolo di FMM è diventato cruciale per la US Navy. Dopo l'esperienza con le Littoral Combat Ships (LCS), FMM si è aggiudicata nel 2020 il prestigiosissimo contratto per la progettazione e costruzione della nuova classe di fregate lanciamissili FFG-62 Constellation, basata sulla piattaforma FREMM italo-francese. Questo programma è considerato vitale per il futuro della flotta di superficie americana e rappresenta un enorme successo tecnologico e industriale per Fincantieri, nonché una testimonianza della fiducia riposta dall'alleato americano.

L'EO "Restoring America's Maritime Dominance" presenta per Fincantieri e l'Italia un quadro complesso di opportunità e sfide:

- **Opportunità:** L'enfasi sulla crescita della flotta militare e sulla rivitalizzazione della base industriale potrebbe tradursi in ulteriori commesse o nell'accelerazione dei programmi esistenti, come quello delle FFG-62. La richiesta di investimenti da parte di "alleati" potrebbe favorire Fincantieri, data la sua presenza consolidata e le sue capacità dimostrate. L'azienda potrebbe beneficiare degli incentivi e dei fondi messi a disposizione per espandere le proprie capacità produttive negli USA o per migliorare le infrastrutture dei suoi cantieri americani (oltre a Marinette, Fincantieri possiede anche Bay Shipbuilding e altri stabilimenti). Potrebbe esserci spazio anche nel settore delle riparazioni navali o in segmenti commerciali specifici, se l'EO riuscirà a stimolare anche quella parte dell'industria.
- **Sfide e Rischi:** La retorica "America First" potrebbe, nonostante le aperture agli alleati, tradursi in pressioni per aumentare ulteriormente il contenuto "americano" delle produzioni, potenzialmente limitando l'apporto tecnologico dall'Italia o complicando la gestione delle catene di fornitura globali del gruppo. La concorrenza da parte di altri alleati con forti capacità cantieristiche (Corea del Sud, Giappone, Spagna) potrebbe intensificarsi per accaparrarsi le opportunità offerte dal mercato USA. Navigare il complesso panorama politico, normativo e sindacale americano richiederà continua attenzione e abilità diplomatica. Sarà cruciale per l'Italia, come sistema-paese, supportare Fincantieri nel cogliere le opportunità e mitigare i rischi, mantenendo un dialogo strategico costante con Washington.

Per l'Italia, la partecipazione di Fincantieri allo sforzo di ricostruzione marittima americana è un asset geopolitico importante. Consolida l'alleanza strategica con gli USA in un settore chiave, garantisce accesso a programmi tecnologicamente avanzati e offre ritorni economici e occupazionali. Tuttavia, richiede anche un'attenta gestione per bilanciare gli interessi nazionali con quelli dell'alleato e con il posizionamento italiano nel più ampio contesto europeo e mediterraneo.

L'Arabia Saudita e la Corsa per Diventare Hub Logistico Globale

Mentre gli Stati Uniti cercano di "restaurare" il loro dominio marittimo, un altro attore sta emergendo con ambizioni trasformative nel settore: l'Arabia Saudita. Nell'ambito della sua "Vision 2030", Riyadh sta investendo decine, se non centinaia, di miliardi di dollari per diversificare la propria economia dipendente dal petrolio e posizionarsi come un hub logistico, commerciale e turistico globale, sfruttando la sua posizione strategica tra Asia, Europa e Africa.

Il settore marittimo è centrale in questa strategia:

- **Sviluppo Portuale:** Sono in corso massicci investimenti per espandere e modernizzare i porti sauditi, in particolare sulla costa del Mar Rosso. Il King Abdullah Port (KAP) punta a diventare uno dei dieci porti container più grandi al mondo. Il Jeddah Islamic Port è oggetto di un profondo rinnovamento. Il progetto futuristico di NEOM include Oxagon, una città industriale galleggiante concepita come un porto e centro logistico di nuova generazione.
- **Cantieristica e Riparazioni:** Attraverso la joint venture International Maritime Industries (IMI) – che vede la partecipazione di Saudi Aramco, Bahri (la compagnia di navigazione nazionale saudita), Lamprell e Hyundai Heavy Industries (colosso sudcoreano) – l'Arabia Saudita sta costruendo nel complesso di Ras Al-Khair uno dei più grandi cantieri navali e offshore del mondo, capace di costruire VLCC (grandi petroliere), piattaforme offshore e altre navi, oltre a fornire servizi di riparazione.
- **Creazione di un Ecosistema Logistico:** L'obiettivo è integrare porti, zone economiche speciali, reti ferroviarie e aeroportuali per offrire soluzioni logistiche end-to-end e attrarre traffico marittimo e investimenti internazionali.

Le implicazioni geopolitiche di questa spinta saudita sono significative. Il successo di Riyadh potrebbe alterare le rotte commerciali globali, sfidando hub consolidati come Dubai (Jebel Ali) negli Emirati Arabi Uniti. La sua posizione sul Mar Rosso, un'arteria marittima vitale ma anche instabile (come dimostrano recenti attacchi Houthi), la rende un attore chiave per la sicurezza marittima regionale e globale. Il successo saudita potrebbe dare slancio a nuovi corridoi commerciali, come l'India-Middle East-Europe Corridor (IMEC), concepito anche come alternativa alla BRI cinese.

Come si interseca l'ambizione saudita con l'EO americano? Apparentemente, sono dinamiche parallele. Gli USA cercano di rafforzare la *propria* base industriale e la sicurezza delle *proprie* catene di approvvigionamento, in parte come reazione alle vulnerabilità globali. L'Arabia Saudita cerca di diventare un nodo cruciale *in* quelle catene di approvvigionamento globali. Tuttavia, ci sono punti di contatto:

- **Sicurezza Marittima:** Una US Navy più forte e presente, obiettivo implicito dell'EO, è rilevante per la sicurezza delle rotte del Mar Rosso, cruciali per le ambizioni saudite. C'è potenziale per una maggiore cooperazione USA-Arabia Saudita sulla sicurezza marittima regionale, nonostante le complessità della loro relazione bilaterale.

- **Competizione/Cooperazione Tecnologica:** Sia gli USA che l'Arabia Saudita (con partner come Hyundai) stanno investendo in tecnologie navali e portuali avanzate. Potrebbe emergere competizione o collaborazione in aree come l'automazione portuale, la decarbonizzazione marittima o la cybersecurity delle infrastrutture critiche.
- **Riorientamento delle Supply Chain:** Se l'EO americano stimolerà un significativo reshoring o "friend-shoring", questo potrebbe influenzare i flussi commerciali globali che l'Arabia Saudita spera di intercettare. D'altro canto, un hub logistico efficiente e sicuro nel Medio Oriente potrebbe essere visto positivamente da Washington come alternativa alla dipendenza da altre regioni.

In sintesi, mentre l'America si concentra sulla ricostruzione interna, l'Arabia Saudita si proietta come nuovo baricentro logistico globale, due movimenti tettonici che insieme contribuiscono a ridisegnare la mappa marittima mondiale.

LE ONDE LUNGHE DELLA NUOVA GEOPOLITICA MARITTIMA

L'Executive Order "Restoring America's Maritime Dominance" è molto più di un piano industriale. È una scommessa geopolitica di vasta portata, un tentativo di invertire decenni di declino relativo e di rispondere alla sfida strategica posta dalla Cina sul dominio dei mari. Le sue implicazioni sono globali e sfaccettate.

Per gli Stati Uniti, rappresenta un impegno monumentale che richiederà volontà politica ferrea, investimenti colossali e sostenuti nel tempo, e la capacità di superare ostacoli industriali e formativi significativi. Il successo non è garantito, ma l'intenzione è chiara: riaffermare la centralità americana negli affari marittimi mondiali.

Per alleati come l'Italia, attraverso attori come Fincantieri, si aprono opportunità importanti per consolidare partnership strategiche e beneficiare della spinta agli investimenti, ma anche la necessità di navigare con accortezza le complessità di un'alleanza che, pur solida, è soggetta alle dinamiche interne e alla visione "America First" della corrente amministrativa.

Per attori emergenti come l'Arabia Saudita, l'attuale fluidità geopolitica offre spazi per perseguire ambiziose strategie di trasformazione nazionale che potrebbero ridisegnare le mappe logistiche e commerciali globali, intersecandosi in modi complessi con le mosse delle grandi potenze.

In definitiva, l'EO di Trump segnala l'ingresso in una nuova era di competizione marittima intensificata, dove il controllo dei mari, delle rotte commerciali, delle infrastrutture portuali e della capacità cantieristica torna ad essere un elemento centrale della grande strategia delle nazioni. Le onde generate da questa iniziativa americana si propagheranno per anni, influenzando non solo la rivalità USA-Cina, ma anche le scelte strategiche degli alleati, le ambizioni delle potenze regionali e il futuro stesso della globalizzazione. Il dominio dei mari è, ancora una volta, al centro della scacchiera globale.



Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses

www.vision-gt.eu

info@vision-gt.eu