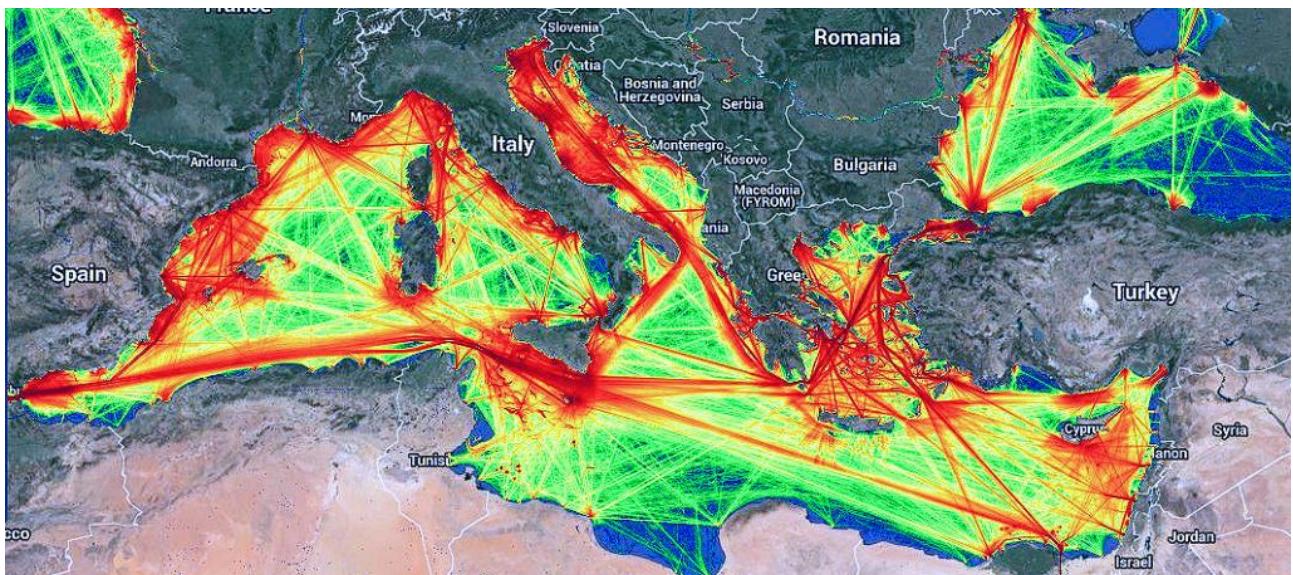


RISCOPRIRE LA MARITTIMITÀ DEL PAESE

Ocean for future – 22 02 2023 - <http://www.ocean4future.org/savetheocean/archives/82914>

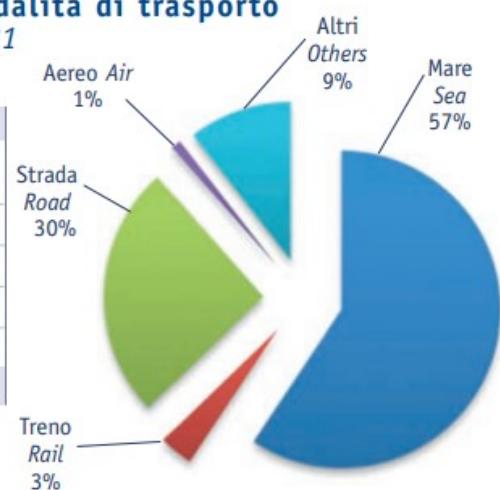
L’Italia è al centro del Mediterraneo, un mare che ha una superficie pari allo 0,7% dei mari di tutto il mondo e che ha delle caratteristiche particolari, tra cui il transito giornaliero del 25% del traffico mercantile mondiale. È uno spazio marino determinante su cui affacciano 26 paesi di tre continenti e in cui l’Italia possiede 8.000 km di coste dei 46.000 totali.



Seguendo le norme internazionali l’Italia ha, inoltre, delimitato la sua **Zona Economica Esclusiva (ZEE)**, che le permette di avere diritti su un’area pari a circa 500.000 km² (1/5 del Mediterraneo).

Commercio estero dell’Italia nel 2021 per modalità di trasporto
Italian foreign trade by mode of transport on 2021

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	182,229	59,7	76,835	51,1	259,064	56,9
Treno Rail	11,566	3,8	4,564	3,0	16,129	3,5
Strada Road	68,632	22,5	66,522	44,3	135,155	29,7
Aereo Air	0,798	0,3	1,840	1,2	2,638	0,6
Altri Others	41,801	13,7	0,491	0,3	42,292	9,3
TOTALE TOTAL	305,026	100	150,253	100	455,279	100



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISTAT Confitarma processing of ISTAT data

Già da questi dati si evince il profondo legame che il nostro Paese ha con il mare, una simbiosi che si traduce nell’attività di almeno 60 porti di una

certa rilevanza commerciale (senza parlare dell'altra grande componente, il turismo, vera risorsa nazionale, il cui valore andrebbe sommato). Attraverso questi porti entra il **57% delle merci importate** (il 90% di quelle energetiche) ed esce quasi il 50% di quelle esportate dal Paese, circa 480 milioni di tonnellate di merci (alla rinfusa ovvero secche e liquide, in container o a bordo dei traghetti).

Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) European Union fleet (incl. Norway)
31 dicembre 2021 December 31st, 2021

Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt				Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt			
Paesi Countries	N.	Mln GT	Mln DWT	Paesi Countries	N.	Mln GT	Mln DWT
1 Malta	2.049	83,2	113,6	Grecia Greece	5.819	244,9	413,6
2 Grecia Greece	1.238	36,7	62,1	Germania Germany	2.786	61,9	79,2
3 Danimarca Denmark	732	22,9	26,1	Danimarca Denmark	1.408	38,0	43,5
4 Cipro Cyprus	1.034	22,6	32,7	ITALIA Italy	758	24,4	24,4
5 Portogallo Portugal	668	19,1	25,8	Francia France	895	21,4	19,0
6 ITALIA Italy	1.268	14,2	9,4	Belgio Belgium	435	17,6	28,0
7 Francia France	543	7,8	8,1	Paesi Bassi Netherlands	2.005	15,5	12,8
8 Germania Germany	588	6,8	6,9	Cipro Cyprus	288	5,4	8,9
9 Paesi Bassi Netherlands	1.176	6,4	5,8	Svezia Sweden	531	5,2	5,0
10 Belgio Belgium	199	5,7	9,5	Spagna Spain	809	3,5	3,8
11 Spagna Spain	492	2,5	1,7	Finlandia Finland	292	2,4	2,0
12 Svezia Sweden	370	2,3	1,2	Polonia Poland	244	2,0	2,6
13 Finlandia Finland	277	1,8	1,2	Croazia Croatia	361	1,6	2,5
14 Lussemburgo Luxembourg	149	1,1	0,5	Irlanda Irish Republic	179	1,4	1,8
15 Croazia Croatia	371	1,0	0,0	Bulgaria	134	1,2	1,8
16 Estonia	69	0,4	0,1	Lussemburgo Luxembourg	22	1,1	1,2
Altri	764	1,3	1,3	Altri	906	3,6	4,9
TOTALE TOTAL	11.987	235,7	305,9	TOTALE TOTAL	17.872	451,1	654,9
% sul totale mondiale % on world total	124	16	15		38	22	31

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS-Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data

L'Italia è, infine, il terminale sud del corridoio centrale europeo, che collega il Mare del Nord e il Baltico al Mediterraneo. Secondo dati molto conservativi l'economia del mare in Italia vale il 2,7% del PIL e genera oltre 500.000 posti di lavoro. Secondo altri dati, forse più aderenti alla realtà, si potrebbe parlare di oltre il 3,2% del PIL e oltre 800.000 posti di lavoro.

Un'economia di molti settori e molte sfaccettature che ha bisogno di tradizioni e continuità, di personale specializzato dalla costruzione alla gestione. Purtroppo, non solo mancano navi ma **mancano persone, esperti e spazio per ricostruire la marittimità del Paese.**

Questo problema, risultato di decenni di indifferenza, oggi potrebbe aprire molte opportunità su tutto il territorio (e nella proiezione marittima o di vicinato).

Flotta mercantile italiana Italian merchant fleet

Navi di oltre 100 gt Ships of 100 gt and over	31.12.2021		31.12.2020		Var. 2021/2020	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO LIQUID CARGO SHIPS	198	2.946	202	2.910	-2,0	1,2
Petroliere Oil tankers	70	1.591	69	1.516	1,4	4,9
Gasiere Gas tankers	16	267	17	291	-5,9	-8,4
Chimichiere (OIL-CHEM) Chemical tankers	81	1.056	85	1.070	-4,7	-1,3
Altre cisterne Other tankers	31	33	31	33	0,0	0,0
NAVI DA CARICO SECCO DRY CARGO SHIPS	132	5.403	150	5.980	-12,0	-9,6
Carico generale General cargo	21	110	23	123	-8,7	-10,5
Portacontenitori Container ships	10	423	11	477	-9,1	-11,4
Portarinfuse Bulk carriers	19	998	36	1.714	-47,2	-41,8
Traghetti Ro-Ro cargo	82	3.872	80	3.666	2,5	5,6
NAVI MISTE E DA PASSEGGIERI MIXED AND PASSENGER SHIPS	428	5.599	424	5.273	0,9	6,2
Crociera Cruise	27	2.859	28	2.700	-3,6	5,9
Aliscafi, Catamarani e unità veloci High speed vessels	67	21	67	21	0,0	0,0
Traghetti Ferries	198	2.667	193	2.502	2,6	6,6
Altre navi trasporto passeggeri Other passengers ships	136	52	136	51	0,0	1,3
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI AUXILIARY SERVICES SHIPS	556	603	558	560	-0,4	7,6
Rimorchiatori e navi appoggio Tugboats and supply vessels	351	193	351	202	0,0	-4,4
Altri tipi di navi Others	205	410	207	358	-1,0	14,4
TOTALE TOTAL	1.314	14.550	1.334	14.723	-1,5	-1,2

Fonte/Source: Confitarma

Dal mare, sul mare, sopra e sotto il mare, si genera un valore (e un potere contrattuale enorme) che non è adeguatamente sfruttato. Pur soffrendo di disinteresse, e quasi di abbandono, quella italiana è tra le prime 15 flotte mercantili nel mondo e la seconda europea, è la terza flotta peschereccia d'Europa, la prima flotta al mondo per navi traghetti (cosiddetti Ro-Ro). L'Italia è il primo costruttore al mondo di megayacht e il secondo per imbarcazioni da diporto. È, inoltre, tra i maggiori ed apprezzati costruttori di navi da crociera, tra i più qualificati costruttori "navali".

Malgrado il disinteresse pubblico godiamo di un mondo dello shipping molto qualificato, una Marina Militare che si impone all'attenzione internazionale ed è capace di presidiare capillarmente gli interessi nazionali a livello globale, dall'Artico all'Indo-Pacifico, in quell'ampia regione ormai accettata come **"Mediterraneo allargato"**.

Un'eccellenza di oggi, derivante da un enorme patrimonio che l'indifferenza rischia di far perdere per sempre, ma che sarebbe opportuno (o necessario?) recuperare, cosa non impossibile, se l'opinione pubblica acquisisse una nuova coscienza marittima.

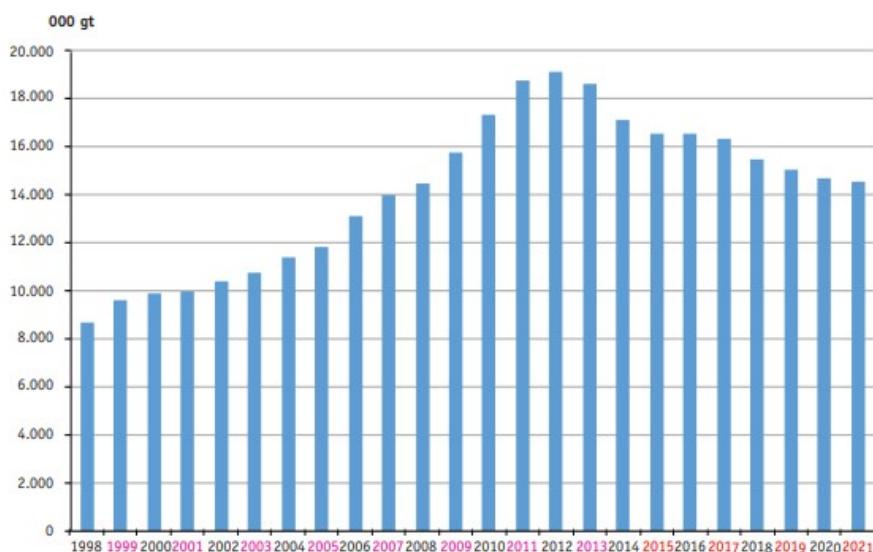


Complice la fine della guerra fredda e l'ubriacatura da globalizzazione, che ci ha fatto abbandonare capacità e valori, **da decenni il nostro Paese non guarda infatti più con l'indispensabile attenzione alle questioni marittime. Sembra che siamo caduti in una sorta di "sea-blindness".**

Davvero si pensava di vivere di rendita e di terziario?

La globalizzazione, invece, si è dissolta, il mondo si è svegliato e sta già correndo ai ripari attraverso la deglobalizzazione e il reshoring di attività, da quelle industriali a quelle dell'armamento marittimo, ai servizi marittimi. Si tratta di una grande opportunità, ma noi (e anche gli stessi europei) siamo ancora dispersi in beghe interne. I traffici marittimi e il mare, con una nuova concezione del potere navale, saranno i grandi protagonisti del futuro. Siamo preparati? Sul mare, da tempo, viaggia l'economia sostenibile del futuro. Per questo, cavalcando l'immaginario collettivo che vede gli uomini di mare quali scopritori di mondi e portatori di nuove ricchezze, tutti quelli che si considerano protagonisti dell'economia marittima devono concorrere a far riscoprire al paese il suo inestimabile "patrimonio liquido". Ma **per fare questo abbiamo bisogno di istituzioni in grado di invertire la rotta del processo di smembramento delle competenze e delle esperienze marittime. Oggi abbiamo ricevuto un primo, ancora timido segnale di attenzione.**

Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Alla fine del 2021, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce dell'1,5% rispetto alla fine del 2020, con 1.314 navi per un totale di 14.550.452 gt (tonnellate di stazza lorda).

Il 91% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 13,3 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8% (1,2 milioni gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).

Fonte/Source: Confitarma

Il **Ministro del Mare** c'è (ed è stato un ottimo segnale) ma ... manca il ministero! Si parla, troppo e spesso a sproposito, di **blue economy**, di **“crescita blu”**, che si basa su molteplici componenti. **La chiave del successo è la sinergia tra esse, la decisione immediata e la rapida esecuzione. Ciò implica integrare tutti gli attori del mare in una visione unica, politica e strategica.** L'obiettivo dev'essere quello di raccogliere in un unico centro tutti gli attori del mare e le loro istanze nelle varie componenti dell'economia, nelle sue declinazioni di blue growth e di blue economy. La ridefinizione di un “governo integrato” che possa guardare alle recenti esperienze europee e internazionali e imparare da queste esperienze, dialogando proficuamente con le istituzioni europee, in primis.

L'Italia può e deve usare le capacità, le conoscenze e gli investimenti fatti in passato per svolgere un ruolo di guida e di riferimento in sede europea per il rilancio della politica marittima UE nel Mediterraneo, contribuendo a definirne le linee strategiche. È essenziale separare in modo chiaro le competenze tra regolazione, vigilanza e controllo, oggi ancora non chiaramente definite in alcuni (ma sempre troppi) campi. Nel paese è necessario che si sviluppi un adeguato concetto di cluster unico e integrato, e non l'autovalutazione di troppi e inefficaci mini-clusters.

Serve anche una razionalizzazione delle Forze Armate e di polizia, per garantire interventi efficienti e coordinati in un mare moderno, globale, che vede già impegni concreti e continui in tutti i mari del mondo. Una visione integrata e globale, infatti, si ripercuote in economia

di scala, si ripercuote nel vicino, nel locale, con una riduzione dei costi e maggiore efficienza. Si stima che in Italia la blue economy abbia raggiunto negli ultimi anni un valore di circa 130 miliardi di euro ed è facile prevedere le ingenti risorse che verrebbero liberate e moltiplicate se il paese attivasse concretamente il suo potenziale inespresso.

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2021		31.12.2020		Var. 2021/2020	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO LIQUID CARGO SHIPS	198	2.946	202	2.910	-2,0	1,2
Petroliere Oil tankers	70	1.591	69	1.516	1,4	4,9
Gasiere Gas tankers	16	267	17	291	-5,9	-8,4
Chimichiere (OIL-CHEM) Chemical tankers	81	1.056	85	1.070	-4,7	-1,3
Altre cisterne Other tankers	31	33	31	33	0,0	0,0
NAVI DA CARICO SECCO DRY CARGO SHIPS	132	5.403	150	5.980	-12,0	-9,6
Carico generale General cargo	21	110	23	123	-8,7	-10,5
Portacontenitori Container ships	10	423	11	477	-9,1	-11,4
Portarinfuse Bulk carriers	19	998	36	1.714	-47,2	-41,8
Traghetti Ro-Ro cargo	82	3.872	80	3.666	2,5	5,6
NAVI MISTE E DA PASSEGGIERI MIXED AND PASSENGER SHIPS	428	5.599	424	5.273	0,9	6,2
Crociera Cruise	27	2.859	28	2.700	-3,6	5,9
Aliscafi, Catamarani e unità veloci High speed vessels	67	21	67	21	0,0	0,0
Traghetti Ferries	198	2.667	193	2.502	2,6	6,6
Altre navi trasporto passeggeri Other passengers ships	136	52	136	51	0,0	1,3
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI AUXILIARY SERVICES SHIPS	556	603	558	560	-0,4	7,6
Rimorchiatori e navi appoggio Tugboats and supply vessels	351	193	351	202	0,0	-4,4
Altri tipi di navi Others	205	410	207	358	-1,0	14,4
TOTALE TOTAL	1.314	14.550	1.334	14.723	-1,5	-1,2

Fonte/Source: Confitarma

Purtroppo, malgrado gli sforzi profusi da tutti gli attori del cluster marittimo, bisogna ancora combattere con due processi concomitanti, attivi e forti. Il processo di “demarittimizzazione” del paese e quello di “multiclussterizzazione”, che producono una corsa suicida, concorrenziale, a ripartirsi, anzi sottrarsi, le scarse risorse reperibili (non tutte ancora disponibili).

Dobbiamo uscire da questa perniciosa sea-blindness
 Maggior impegno di privati e dell’industria a controllo pubblico, maggior ragione e necessità di coordinamento e protezione degli interessi italiani, un onere che per la parte marittima, e per la tendenza dai traffici all’incremento delle attività esplorative e produttive in mare, l’impegno ricade sulla marina italiana, **tutta, quella marina che è una sola, Mercantile e Militare, ma che comprende anche cantieristica e logistica.**

Una Marina Mercantile che non ha abbastanza navi specializzate, di bandiera, armatori che devono ricorrere alle rischiose costruzioni asiatiche perché interi settori di costruzione sono stati abbandonati con una miope ottica di momentanea convenienza economica e senza nessuna strategia nazionale.



Una Marina Militare che deve far fronte a molti impegni, su distanze sempre più grandi, come unico sostanziale riferimento dello Stato italiano in acque lontane, quasi tutte insicure.

La dirigenza del nostro Paese sembra far fatica a ricordare che la Marina Militare è una sorta di certificato di assicurazione per tutto il sistema economico e securitario nazionale, valido anche all'estero, molto più della "carta verde" a cui siamo abituati nelle nostre escursioni. Senza la Marina Militare che pattuglia le acque di interesse nazionale, i bilanci delle imprese nazionali verrebbero drasticamente ridotti. **Una Marina Militare non abbastanza grande per tutelare tutti gli interessi nazionali, ovvero quelli di una media potenza regionale ma con interessi globali che deve rivestire posizioni di grande Paese se vuol sopravvivere, e deve dimostrare di esserlo, anche con una Marina adeguata.** L'Italia deve

quindi passare rapidamente da Paese penalizzato dalla globalizzazione a protagonista o coprotagonista del nuovo ordine. Non solo gli Stati devono condividere obiettivi comuni quali sicurezza, economicità, sostenibilità, ma anche i soggetti, gli attori, operanti in ogni singolo Stato devono farlo.

Nel caso italiano, più che essere in disaccordo sugli obiettivi, non c'è condivisione su come perseguiroli e a quali costi, con relative attribuzioni. Queste divergenze si esprimono nel voler evitare i costi o non volerne affrontare al di fuori del proprio perimetro, del tutto teorico e artificiale, in modo da evidenziare i propri risultati e (forse) lo status e la competitività delle singole imprese o settori. Ciascuna delle parti in gioco punta al massimo beneficio eludendo i costi, ma in realtà, a parte spesso roboanti maquillage, consegue un risultato inferiore a quello possibile attraverso cooperazione e relativa integrazione di sistema.

Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi ultimate dal 2012 al 2021 <i>Ships delivered between 2012 and 2021</i>			Navi in costruzione al 31.12.2021 <i>Ships under construction as of 31.12.2021</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	000 gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	6	74.004	3	5	22	1
Gasiere <i>Gas tankers</i>	2	12.371	5	1	20.000	8
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	4	61.633	6	4	18.374	2
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	41	2.258.981	42	5	361.100	7
Carico generale <i>General cargo</i>	1	1.583	1			
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	4	269.425	27			
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	36	1.987.973	51	5	361.100	9
NAVI MISTE E DA PASSEGGIERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	30	1.597.241	29	11	574.660	10
Crociera <i>Cruise</i>	10	1.506.871	53	3	430.300	15
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	14	4.757	23	4	1.030	5
Traghetti <i>Ferries</i>	6	85.613	3	4	143.330	5
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	41	64.801	11	5	8.133	0
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	19	18.243	9			0
Altri tipi di navi <i>Others</i>	22	46.558	11	5	8.133	2
TOTALE TOTAL	118	3.995.028	27	26	982.267	7

Nel corso del 2021 sono state consegnate 14 nuove unità di cui: 2 navi da crociera (370.138 gt), 6 ro-ro merci (399.540 gt), 2 ro-ro pass (35.111 gt) 4 navi di altro tipo (29.245 gt).

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratisi negli ultimi anni, in totale dal 2018 al 2021 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri 75 unità per un valore di circa 11,3 miliardi di dollari.

Malgrado si invochi una sempre più stretta interdipendenza tra i diversi settori, ci si richiami al “Sistema Paese”, nei fatti continuano a prevalere egoismi, furbizie e contrapposizione: una realtà costosa e perdente. Occorre dar forma, da parte dei decisor, a una misura strutturale (e gli strumenti momentaneamente disponibili, dal PNRR ai PCI comunitari sarebbero disponibili e lo consentirebbero). **Significa dar forma e contenuti a concetti strategici che, peraltro, alla base sembrano finalmente prendere forma ed essere condivisi tra alcuni degli attori nazionali.** Bisogna solo vedere quanto questi concetti verranno recepiti, anche alla luce di riaffioranti gelosie e contrasti in difesa di rendite di posizione, e quanto trasformati in provvedimenti e tutele da parte della politica.

CONFITARMA, nella sua corretta e coraggiosa politica di difesa non solo della categoria ma di tutti gli interessi nazionali, nel suo rapporto 2022 ha di fatto delineato la strategia mercantile del Paese. Da parte sua il Ministro della Difesa non solo ha dato un importante segnale in tal senso, ma un primo contributo di notevole importanza emanando a maggio 2022 una direttiva, **“Strategia di sicurezza e difesa per il Mediterraneo”** che punta, secondo il comunicato che l’accompagna, a un’azione coordinata interforze e inter-agenzia non limitata alle acque vicine, ma a tutta l’area che rappresenta il collegamento (e le tensioni) di tre continenti e delle rotte tra l’Atlantico e l’Indo-Pacifico.

Pirateria Piracy

Attacchi di pirateria

Piracy attacks

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale dal 2005
Nel mondo <i>World</i>	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	132	4.474
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	1.003
– <i>West Africa</i>	47	39	52	62	51	41	31	54	36	79	64	82	34	840
Navi italiane attaccate <i>Attacks against Italian ships</i>	11	8	8	5	4	7	0	0	0	3	0	2	0	57

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

Ambo i documenti definiscono le aree la cui sicurezza costituisce una priorità dell’Italia, visto il ruolo che può giocare in questo contesto, in funzione della sua geografia, dei suoi legami politici e diplomatici e delle sue capacità militari, che rappresentano un valore aggiunto nell’ambito delle alleanze di riferimento del nostro Paese, a partire da NATO e Unione Europea. **In tale ambito è stata identificata un’area marittima di intervento costante di almeno due milioni di chilometri quadrati, con**

ulteriori necessità di proiezione imposte dall'espansione di attività ed interessi vitali per il nostro paese, quelle energetiche in primo luogo. Gli obiettivi sono molteplici, dalla difesa delle linee di comunicazione marittime al controllo del dominio subacqueo, dalla salvaguardia delle attività economiche in alto mare alla protezione delle flotte nazionali (mercantile, da lavoro e peschereccia), fino alla protezione dei mezzi appartenenti anche ad altri corpi statali.



Il problema, e la sua soluzione, non è però settoriale, non riguarda solo la Marina Militare, non riguarda concessioni al bilancio della Difesa, è il problema della marittimità del paese e della sua dipendenza dal mare, mai così evidente come negli attuali frangenti. Un provvedimento realmente efficace, contingente, sarebbe quello di un programma marittimo integrato, con una legge che bilanci gli interventi sulla negletta Marina Mercantile, modulandola e rafforzandola sulle attuali esigenze, la cantieristica come innovazione e reshoring, l'energia come emergenza e collante di solidarietà, motivazione e bilancio finale positivo. Gli attuali accordi per la sicurezza energetica comportano un'enorme spesa pubblica, comunque inevitabile, ineludibile, spesa che si può però massimizzare quale investimento su capacità interne, su valore aggiunto nazionale, al di là degli immediati calcoli economici e di molto discutibili

maggiori tempi di implementazione di un sistema nazionale. Servono più navi e il loro acquisto è inevitabile.

Bisogna certamente guardare avanti, ma qualche volta ricordarsi di soluzioni ed esperienze del passato non farebbe male. Ricordarsi magari dei programmi e degli interventi che nei primi anni '50 dello scorso secolo portarono alla ricostruzione della flotta mercantile italiana, soprattutto quella privata. **Occorre rompere la spirale degli acquisti all'estero di unità, speciali e non, e a questo fine – l'interesse nazionale – dovremmo accettare ipotetici e anche eventuali maggiori costi e iniziali tempi di consegna più lunghi di costruzioni nazionali** (e non è detto che tali stime negative siano poi la realtà).

Per quanto attiene alle infrastrutture, possiamo offrire la maîtrise d'oeuvre italiana (e il valore aggiunto che ne deriva), ed eventualmente un coordinamento italiano su un programma comune europeo. Oggi, infatti, non paghiamo solo i conti facendo ricchi concorrenti e avversari, ma soddisfiamo le nostre necessità ricorrendo al più lontano ristorante cinese (... all can you eat ...), che offre prezzi bassi, quantità, varianti esotiche (ma ignote) tutte servite a domicilio, creando dipendenze. Bisognerebbe, invece, pensare alla tradizionale trattoria di prossimità, forse un pò più cara, ma più salutare e sempre disponibile in caso di imprevisti ed emergenze.

Gian Carlo Poddighe



CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA
E STRATEGIA MARITTIMA
Roma, Lungotevere delle Armi, 24

Geopolitica-mente
Riflessioni per capire il mondo
n. 2 – 15 febbraio 2023