

L'economia non cresce all'ombra dei muri

ma solo con il libero commercio

Di Alessio del Grande

Dalle Americhe all'Europa, dall'Asia all'Africa, negli ultimi sedici anni gli Stati hanno costruito 28mila chilometri di muri (il doppio del diametro della terra) per difendere i loro confini dalle ondate dei migranti o da altre minacce vere o presunte che siano. Nello stesso tempo molti governi hanno istituito dazi, barriere doganali o restrizioni varie al libero commercio per proteggere le loro economie.

Negli Stati Uniti, sono state introdotte, dal 2008 ad oggi, ben 1084 misure protezionistiche, in media un provvedimento ogni quattro giorni; in Russia 488; in Argentina 328; nel Regno Unito 252; in Germania 236; in Italia 207; in Francia 202. Neanche le grandi economie emergenti si sono sottratte alla frenesia neo protezionistica con l'India e la Cina che hanno adottato rispettivamente 588 e 200 misure che limitano il libero commercio. Non per nulla dalla dichiarazione finale del G20, che si è tenuto a Baden nel marzo scorso, è persino scomparsa la tradizionale dichiarazione d'impegno nella lotta al protezionismo. Sembra così cadere nel vuoto l'appello del World Economic Forum, secondo cui il dimezzamento delle attuali barriere doganali aumenterebbe il commercio mondiale del 15% e il Pil globale del 5% con grandi benefici per tutti i paesi e le loro popolazioni.

Paradossalmente questa stretta contro il libero scambio è avvenuta proprio nel momento in cui la connettività globale, con la costruzione di grandi collegamenti stradali interstatali, di nuovi porti e aeroporti, pipeline, elettrodotti e cablaggi sottomarini per internet, che si estendono da un continente all'altro, ha ridisegnato la geografia di un pianeta le cui economie nazionali sono sempre più interdipendenti. Sono queste grandi infrastrutture, più che le vecchie mappe con confini politici

e i proclami isolazionistici di alcuni governi, a dirci in che direzione sta andando veramente il mondo. È la nascente "civiltà dei network globali" - come la definisce l'economista e analista geopolitico Parag Khanna, nel suo saggio "Connectographi- le mappe del futuro ordine mondiale" - che darà un potente impulso al commercio internazionale su cui si svilupperà l'economia del ventunesimo secolo.

"La rivoluzione della connettività globale è cominciata- ricorda Khanna-, già oggi la ragnatela planetaria delle infrastrutture include, calcolando per difetto, 64 milioni di chilometri di autostrade, 2 milioni di chilometri di oleodotti e gasdotti, 1,2 milioni di chilometri di ferrovie, 750mila chilometri di cavi internet sottomarini che collegano i tanti centri nevralgici,

La rivoluzione della connettività globale impone un radicale ripensamento del concetto di confine



per popolazione ed economia, del mondo. Al contrario abbiamo solo 250mila chilometri di confini internazionali. E secondo alcune stime l'umanità costruirà più infrastrutture nei prossimi quarant'anni che nei quattromila passati".

Insomma, il mondo reale dell'economia si va riconfigurando per facilitare i crescenti flussi di materie prime, di persone, merci, capitali, idee e dati. Una trasformazione epocale che sta

in qualsiasi parte del mondo" scrive Khanna. Un ecosistema che renderà ancora più rapido e agevole in ogni angolo del mondo l'incontro tra domanda e offerta. È la concretizzazione su scala planetaria della teoria dei vantaggi comparati di David Ricardo, che vedeva nell'espansione del commercio internazionale grandi benefici per tutti. Difatti, con l'apertura dei mercati ogni Paese si specializza in quelle produzioni dove ha più vantaggi rispetto agli altri, ne conseguono un aumento della produttività, una riduzione dei costi e la possibilità di acquistare a prezzi più convenienti merci e servizi da chi li produce più a buon mercato. Con vantaggi finali non indifferenti anche per tutti i consumatori.

È questo il planisfero reticolare delle supply chain, in cui si intrecciano e si sovrappongono vecchi e inediti flussi commerciali, che fa assomigliare la Terra alla grande rete di internet. Un mondo dove "l'offerta di tutto può incontrare domanda di tutto", che avrà nell'economia digitale (tema principale dell'edizione di marzo di Ticino Business) la sua interfaccia planetaria.

Ma la rivoluzione della connettività globale impone un radicale ripensamento del concetto di confine e della vecchia geografia politica tratteggiata dalla sovranità statale. Già oggi trecento cavi internet sotto gli oceani avvalgono la Terra in una rete attraverso cui passa il 99% di tutto il traffico intercontinentale di dati. Un flusso incessante di notizie e di informazioni sulla produzione di beni e servizi, sulla loro distribuzione, sulle attività finanziarie, sui consumi, servizi, gusti, tendenze, idee, innovazioni, sui flussi di merci e persone. Un'ingente massa di dati che cresce ogni anno del 40%, che viene immagazzinata, strutturata e rielaborata, diventando la materia prima vitale nella ridefinizione delle strategie aziendali, nella gestione innovativa dei servizi collettivi, si pensi solo ai trasporti o all'assistenza sanitaria, così come per la produzione-fruizione di beni immateriali, dalla cultura all'intrattenimento.

Ecco bisogna pensare anche a tutto questo quando in Svizzera, ma in particolare nel nostro cantone, si insiste sulla necessità di garantire un accesso capillare ai servizi di banda ultra larga per internet su tutto il territorio nazionale. A metà marzo il Consiglio nazionale ha approvato un'iniziativa cantonale ticinese che va in questa direzione. Un primo e importante passo avanti, visto il peso che vanno acquistando le tecnologie digitali per tutta l'economia svizzera.

L'espansione del commercio internazionale porta benefici per tutti

avvenendo sotto i nostri occhi che va seguita con attenzione, come giustamente ha fatto la nostra Camera di commercio proponendo, il 23 marzo scorso, con la Giornata dell'Export 2017, una riflessione ad ampio raggio sul tema "EU-economy: geopolitics impact on business", di cui potrete leggere l'approfondimento a pagina 9 e 10.

"La prossima ondata di megainfrastrutture transcontinentali e intercontinentali – osserva l'economista – sarà ancora più ambiziosa: un'autostrada interoceanica attraverso l'Amazzonia, da San Paolo al porto peruviano di San Juan de Marcona sul Pacifico; ponti che collegheranno la Penisola Arabica all'Africa; un tunnel dalla Siberia all'Alaska; cavi sottomarini che attraverseranno il Polo Nord, posati sul fondale artico, conetteranno Londra a Tokyo; reti elettriche capaci di trasferire l'energia solare dal Sahara all'Europa. L'enclave britannica di Gibilterra sarà l'ingresso di una galleria che, sotto il Mediterraneo, arriverà a Tangeri, in Marocco, da dove una nuova ferrovia ad alta velocità si estenderà lungo la costa fino a Casablanca".

È con la costruzione di queste grandi reti infrastrutturali, che vede protagonisti grandi gruppi privati o partnership tra agenzie interstatali e privati, con un ruolo preponderante della Cina, che si va consolidando il mondo delle supply chain, ovvero le filiere economiche transnazionali che rappresentano le nuove catene del valore per la crescita di ogni paese. "Un ecosistema completo e complesso di produttori, venditori e consumatori che trasformeranno materiale grezzo (dalle risorse naturali alle idee) in beni e servizi, erogati alla gente