

LE TRE LEZIONI DI SUEZ

di Domenico Siniscalco

su La Repubblica del 31 marzo 2021

Alla fine di una settimana convulsa, la nave portacontainer Ever Given lunedì è stata disincagliata e il canale di Suez sta riprendendo gradualmente la sua funzionalità. La soluzione è stata possibile per il lavoro di draghe e rimorchiatori, che hanno anche sfruttato l'effetto dell'alta marea arrivata nella notte di lunedì. Durante il blocco del canale, 437 navi sono state fermate e soltanto ieri 113 hanno ripreso la navigazione nei due sensi. I porti, cominciando da Genova, saranno congestionati dall' arrivo simultaneo di molti cargo e la situazione chiederà un paio settimane per normalizzarsi. La vicenda, seguita in tempo reale da tutti i media internazionali, porta in sé molte lezioni su cui vale la pena di riflettere.

La prima lezione è la nostra incapacità di previsione degli eventi, o peggio la nostra tendenza a preoccuparci sempre dei rischi "sbagliati". Come è accaduto su grandissima scala nel caso della pandemia, anche in questo caso, ovviamente molto più piccolo, nessuno dopo 50 anni di gestione senza incidenti del canale di Suez pensava che una nave portacontainer potesse da sola bloccare una delle più importanti arterie del commercio mondiale, dove passa il 13 per cento del trasporto marittimo e l'11 per cento del trasporto petrolifero mondiale. Quasi tutto l'intercambio tra Asia ed Europa passa da Suez, con un volume pari a 1,2 miliardi di tonnellate di merci stivate su 19.000 navi l'anno. È possibile che non vi fosse un sistema più efficace di monitoraggio e gestione del rischio in una delle aree più cruciali e delicate del mondo?

La seconda lezione è che la globalizzazione dei commerci e le catene mondiali del valore continuano ad essere molto articolate e non sono state intaccate dalle campagne mercantiliste dei governi, scatenatesi all'indomani della crisi finanziaria. Con le campagne di Donald Trump e dei sovranisti degli altri Paesi, pareva che la globalizzazione fosse in ritirata. Se questo è vero, si è trattato di un fenomeno transitorio. Al momento disponiamo ancora di dati limitati sulle merci che transitavano da Suez in questi giorni, ma pare che si trattasse in parte rilevante di prodotti intermedi e materie prime integrate nelle catene del

valore occidentali. Del resto, proprio a margine all' ondata protezionista di pochi anni fa, gli studi più interessanti, ad esempio di Pinelopi Goldberg del Fondo Monetario, evidenziano che gli impatti più dannosi dei dazi sono sulle filiere del valore molto più che sui prodotti finiti. Si pensò all'epoca che molte produzioni venissero "rimpatriate" in Occidente; la realtà non pare confermare questa tendenza. Più in generale, l'ultima lezione riguarda la persistenza della struttura economica e la fallacia di alcune delle nostre percezioni. Il caso della nave Ever Given, come quello dei vaccini, mostrano che frenare il commercio internazionale avrebbe ripercussioni devastanti. Del resto, già nel settecento i mercanti e gli economisti fisiocratici predicavano il *laissez faire, laissez passer*: lasciar fare e lasciar passare le merci come ricetta per aumentare la prosperità.

Negli anni, il pensiero liberale si è concentrato quasi esclusivamente sul *laissez faire*, sinonimo di libertà di impresa. Ma il lasciar passare le merci liberamente è altrettanto importante per permettere a ciascuno di specializzarsi in ciò che sa fare meglio e poi scambiare a livello internazionale.

Ovviamente, la disoccupazione e la disuguaglianza esistono e vanno contrastate e gestite. Ma la globalizzazione non è un gioco a somma zero, in cui chi vince sottrae ricchezza a chi perde, ma un principio logico prima ancora che economico per aumentare la prosperità.

Le cause della disoccupazione e della disuguaglianza sono molte e vanno combattute, ma concentrarsi sul commercio guarda ai sintomi e non alle cause. Esattamente come nel dibattito tra il ministro francese Colbert e i mercanti dell'epoca.