

La Nuova Via della Seta e i limiti del populismo

di Claudio de Vincenti

La Nuova Via della Seta, questione di grande rilievo per il Mezzogiorno, sta evidenziando tutta l'impotenza del populismo sovranista italiano e non solo. Da noi, soltanto ora la Lega scopre che una interlocuzione su base puramente bilaterale del nostro Paese con la Cina è esposta a un concreto rischio di subalternità economica e politica nei confronti del colosso asiatico. A livello internazionale, l'attuale amministrazione americana comincia a toccare con mano i frutti avvelenati della sua politica volta a indebolire e disarticolare l'Unione europea, invece che a elaborare insieme con l'Europa una strategia di confronto costruttivo dell'Occidente con le nuove realtà emergenti dell'economia globale.

Il fatto è che l'iniziativa cinese può diventare una occasione positiva di sviluppo economico per tutti gli interlocutori coinvolti solo se sottratta alla tentazione di rapporti non paritari con singoli Paesi europei presi in ordine sparso e costretta a relazionarsi con la Ue nel suo insieme, ossia con una realtà economica forte e di dimensioni comparabili.

L'interlocuzione a livello di singolo Paese può allora svolgere una funzione positiva solo se condotta nel contesto di una concertazione europea e nella consapevolezza che la reciprocità Europa-Cina deve costituirne la stella polare.

L'Intesa cui il Governo italiano sta lavorando non appare — nella bozza circolata in questi giorni — all'altezza di questo compito e mostra piuttosto tutti i limiti di una interlocuzione condotta senza curare il sostegno europeo. Non a caso il testo ha dovuto essere corretto in extremis in modo da smussarne le implicazioni più discutibili. L'Intesa si limita così a dare atto dell'interesse dei due Paesi alla cooperazione in campo economico e infrastrutturale e a registrare generiche dichiarazioni di intenti in materia di condizioni paritarie di accesso degli investitori alle opere da realizzare per dare corpo alla Nuova Via della Seta e in materia di rispetto dei principi del commercio internazionale e della normativa europea.

Ma il documento presenta ancora una evidente asimmetria — che rivela l'assenza di strategia con cui il Governo italiano si è mosso — quando sottolinea l'interesse cinese per investimenti nelle infrastrutture italiane senza sentire il bisogno di segnalare un interesse italiano a investimenti delle nostre imprese nelle infrastrutture e nei mercati cinesi. Se fosse stato fatto, si sarebbe inevitabilmente dovuto porre il problema degli ostacoli che la Cina ancora presenta per gli investitori europei.

Ma se l'Intesa rinvia sostanzialmente i problemi veri e la partita resta aperta, come andrà giocata? Il punto di partenza deve essere la consapevolezza di ciò che realmente serve al nostro Paese, esattamente quanto i nostri sovranisti e populistici sembrano aver dimenticato. Una economia

di trasformazione come quella italiana ha bisogno di mercati aperti dove approvvigionarsi e dove penetrare con le proprie esportazioni, quindi di un approccio multilaterale, come rilevato nei giorni scorsi da Confindustria, e non bilaterale. E per questo ha bisogno di essere protagonista della politica commerciale europea e in particolare, per sua vocazione naturale, di una proiezione dell'Europa verso l'area del Mediterraneo, che sta ridiventando centrale nei flussi di merci internazionali dopo il raddoppio del Canale di Suez. Soltanto collocata in questo quadro di multilateralismo e di protagonismo italiano ed europeo, la Nuova Via della Seta può giocare un ruolo positivo per il nostro Paese e il nostro continente.

È evidente che in questa prospettiva il potenziamento dei porti e della logistica del Mezzogiorno, attraverso le Zone economiche speciali e la realizzazione delle infrastrutture di collegamento, è chiamato a svolgere un ruolo essenziale: colpisce allora che l'attuale Governo italiano abbia messo al centro della sua interlocuzione con il Governo cinese solo i porti dell'Adriatico e del Tirreno settentrionali, certamente importanti ma davvero non gli unici. Ma forse non è strano: la funzione dei porti meridionali, a cominciare da Napoli e Taranto, può esprimersi appieno soltanto con valichi alpini potenziati con quelle opere — come il Brennero e la Tav — che il Governo sta bloccando; a loro volta, le Zone economiche speciali ormai da diversi mesi sono ferme al palo, con la sola Zona Campana che sta procedendo grazie all'azione della Regione e dell'Autorità portuale.

Anche la Nuova Via della Seta richiama perciò all'urgenza di superare la sbornia populista e sovranista per tornare a una seria riflessione sull'interesse nazionale e sul ruolo del Mezzogiorno.