

Mare nostrum ed Europa loro?

di Barbara Antonioli Mantegazzini

Nella storia antica prima, e in quella moderna poi, lo sviluppo dei mercati è legato a doppio filo al mare. Non a caso, le repubbliche marinare sfruttarono il Mediterraneo per cercare nuove rotte di espansione verso l'oriente e, per gli stessi motivi, Spagna, Portogallo e Regno Unito solcarono l'oceano dando inizio alla rivoluzione geografica del nuovo continente. E il mare è importante tutt'ora, considerando che oltre i 4/5 delle merci commercializzate a livello mondiale utilizzano il trasporto marittimo. E se è vero che finché la barca va bisogna lasciarla andare, prima poi da qualche parte deve attraccare. Ed ecco allora che i porti diventano delle infrastrutture strategiche per le compagnie prima e per i paesi dopo. Lo sa bene la Cina, che controlla oggi, direttamente o indirettamente, circa il 10% del traffico di container in Europa proprio grazie all'ingresso nella proprietà dei principali porti. Da Rotterdam in Olanda al Pireo in Grecia, senza dimenticare Francia, Spagna, Italia e Germania. Proprio qui, il mese scorso, la compagnia cinese Cosco ha acquistato il 35% del terminal Tollertor, il più capiente del porto di Amburgo. Il disegno di Pechino sembrerebbe essere quello di utilizzare proprio Amburgo come fulcro europeo per le spedizioni, facilitando ulteriormente la conquista del redditizio mercato del Vecchio Continente. Devono essersene accorti anche i tedeschi che, percepita la delicatezza politica della questione, non hanno ancora dato l'approvazione finale all'operazione. Del resto, la trama di relazioni tra Germania e Cina si è infittita da tempo: da almeno cinque anni infatti il paese del Sol Levante è il primo partner commerciale della Merkel in passato e di Scholz ora.

Queste vicende offrono il "la" per una riflessione più ampia sul mercato europeo, sulle sue interazioni e, probabilmente, sulle sue debolezze rispetto ai paesi terzi. Se si guarda alle risorse cruciali, si nota come l'UE dipenda da materie prime (petrolio e gas) spesso fisicamente presenti al di fuori del suo perimetro o, come le terre e i materiali rari, necessarie per l'industria delle rinnovabili, economicamente reperibili (a discapito degli obiettivi di sostenibilità sociale) altrove. Ne risulta una sostanziale dipendenza difficilmente governabile, che pone a volte dubbi e questioni sull'effettiva forza normativa e politica dell'Unione. Senza contare che in alcuni casi si tratta di paesi a elevato rischio geopolitico. Al contempo, le risorse e le infrastrutture strategiche all'interno dell'Unione stanno progressivamente passando nelle mani dei medesimi paesi terzi: in questo contributo parliamo di porti, ma discorsi analoghi si potrebbero fare, ad esempio, per gli impianti nucleari che i cinesi stanno costruendo in Polonia o che vogliono costruire nel Regno Unito (che sta provando a rilevare le quote del progetto).

Come superare questa fragilità? Creando nuove collaborazioni, non dipendenze. Lo ha detto recentemente Ursula von der Leyen, annunciando proprio per oggi il lancio di un piano di investimenti infrastrutturali in partenariato con i paesi emergenti e in via di sviluppo. Progetti dichiaratamente di qualità e basati su valori europei.

Verso una nuova Via della Seta made in Europe?