

Una nuova geografia degli scambi?

Davide Tentori
11 marzo 2022

L'invasione dell'Ucraina da parte della Russia ha provocato, in sole due settimane, un **impatto molto forte sull'economia globale**. Non solamente per le implicazioni che riguardano **l'energia e la volatilità sui mercati finanziari**, ma anche per le conseguenze su **commercio internazionale e supply chains**. Il **triplice effetto** provocato dalle sanzioni economiche, dai problemi a logistica e trasporti dovuti alla guerra, e dalla crescita vertiginosa dei prezzi delle *commodities*, produrrà sicuramente ripercussioni sulla *performance* economica dei Paesi più colpiti. Non solo: la **frattura che si è creata tra Russia e Occidente** sarà difficile da ricomporre anche dopo che la guerra sarà terminata. Fino a che punto questa situazione potrebbe contribuire a ridefinire la **mappa degli scambi internazionali** accelerando la transizione verso una nuova forma di globalizzazione, in cui le filiere sono accorciate e la diffidenza verso i partner potrebbe aumentare?

Ritorno dei colli di bottiglia?

Il 2021 era stato l'anno dei **"colli di bottiglia"** lungo le *supply chains* globali: il **forte rimbalzo post-Covid** dal lato della domanda, unito a vincoli dal lato dell'offerta e a problemi di varia natura sul fronte della logistica, aveva parzialmente frenato la ripresa economica in Occidente e sollevato alcuni dubbi sulla solidità del sistema commerciale globalizzato. La **guerra in Ucraina**, innestandosi su una dinamica già in atto caratterizzata da elevata inflazione e relativa scarsità di alcuni prodotti chiave per l'industria manifatturiera (ad esempio le terre rare), sta riproponendo in parte scene che avevamo già visto.

Si pensi ad esempio al **petrolio**: nonostante ad oggi siano pochi i Paesi che hanno deciso di [bloccare l'import dalla Russia](#) (Stati Uniti, Canada e Regno Unito), nei giorni scorsi il prezzo del Brent è schizzato fino a sfiorare la cifra di **140 dollari al barile**. Questo perché il trasporto del greggio (non solo quello russo, ma anche quello [kazako](#)) è praticamente impossibile dato che la rotta del Mar Nero è bloccata. Ad oggi sono [centinaia le navi porta-container ferme](#) nel Mar Nero, con le principali compagnie internazionali di *shipping* (tra cui [Maersk](#)) che hanno deciso di interrompere le loro attività con la Russia: non solo a causa delle sanzioni (comunque importanti, considerando la crescente difficoltà da parte delle aziende russe di far fronte ai pagamenti), ma anche proprio perché **i trasporti nella regione sono diventati troppo rischiosi** e [i premi richiesti dalle società assicurative](#) alle aziende di trasporti e logistica sono diventati troppo cari.

Ma non solo il petrolio non può essere trasportato ai ritmi precedenti allo scoppio del conflitto: sono coinvolte anche le **materie prime** (risorse minerarie e agricole) di cui Russia e Ucraina sono tra i principali esportatori globali, e anche [componenti per il settore automotive](#) prodotti in Ucraina e diretti agli impianti in Germania, Polonia e Repubblica Ceca. E non sono solo i trasporti marittimi a essere bloccati, dato che **anche i collegamenti ferroviari verso Est sono interrotti**. Alla luce di questa situazione, la pressione inflazionistica dei prodotti trasportati lungo queste rotte non si ridurrà facilmente, anche potendo far ricorso a fornitori alternativi: siamo infatti di fronte a uno shock dal lato dell'offerta in maniera abbastanza simile a quanto accaduto durante la pandemia.

Misure di restrizione: nuova frammentazione in vista?

Ovviamente, **le sanzioni colpiscono prima di tutto la Russia**, dato che il loro obiettivo è quello di isolare Mosca dai mercati internazionali. Tuttavia, indirettamente colpiranno anche le economie occidentali con l'effetto potenziale di **aumentare ulteriormente la frammentazione** a livello commerciale e di riprodurre l'adozione di misure unilaterali in risposta all'emergenza di breve periodo: anche in questo caso, seguendo un copione simile a quello già visto due anni fa. Cerchiamo di analizzare questi due canali.

Dal lato della Russia, l'esclusione da SWIFT e il blocco di oltre metà delle riserve valutarie, di pari passo con il deprezzamento del rublo, renderanno sempre più difficile pagare i creditori e i fornitori stranieri facendo diventare le importazioni sempre più care. **L'economia di Mosca non si può permettere di sopportare questa situazione a lungo**, con riferimento soprattutto ai legami (recisi) con l'Europa: infatti, mentre la Russia pesa solo per il 2% dell'interscambio totale complessivo dell'UE, al contrario [Bruxelles vale il 34% del commercio bilaterale di Mosca](#). Si tratta di una partnership importante in termini quantitativi, che tuttavia mette anche in luce le **vulnerabilità del sistema produttivo russo**, estremamente dipendente dalle [importazioni di molti prodotti manifatturieri](#): in particolare **automobili e medicinali**, ma anche beni intermedi ad **alta intensità tecnologica** (ad esempio semiconduttori) che sono esplicitamente oggetto di sanzioni per la loro caratteristica di essere *dual use* (ovvero utilizzabili sia per scopi civili che militari). Da questa descrizione emerge dunque come il sistema produttivo russo sia **poco diversificato e molto dipendente dalle importazioni**. Da un lato, **passare a un modello "autarchico" sembra un'operazione molto complessa**, che sicuramente non si può realizzare in poco tempo e che sarebbe [difficilmente sostenibile nel lungo periodo](#); dall'altro, un'opzione alternativa potrebbe essere quella di **rivolgersi ad altri partner**: ma, considerate le sanzioni imposte dalle potenze occidentali, alla Russia resterebbe solo la **Cina** (che [pesa già per un quarto](#) delle importazioni russe) per sopperire al gap di importazioni di cui soffrirà nei prossimi mesi.

Dal **lato europeo**, però, non è tutto rose e fiori. Infatti, la carenza di materie prime potrebbe spingere gli Stati membri a **muoversi in maniera autonoma**. Ad esempio, l'[Italia](#) sta valutando di introdurre delle **restrizioni all'export** di alcune *commodities* necessarie all'industria nazionale, proprio al fine di tamponare eventuali carenze; l'[Ungheria](#) invece si è già mossa, avendo introdotto dei controlli sull'esportazione di cereali. Nulla di preoccupante per il momento, ma se questa situazione dovesse proseguire ci potrebbe essere il rischio di una frammentazione nelle politiche commerciali degli Stati europei.

In arrivo un doppio shock?

Il rallentamento degli scambi commerciali dovuto a questa nuova crisi internazionale è un **ulteriore esempio degli elementi di vulnerabilità** intrinseci alla globalizzazione. Ciò che probabilmente desta più stupore è come un percorso di integrazione economica tra Russia e Occidente iniziato dal crollo dell'Unione Sovietica – seppur caratterizzato da alti e bassi (questi ultimi soprattutto dal 2014 a oggi) – sia stato in gran parte **smantellato nel giro di poche settimane**. Le conseguenze più pesanti saranno accusate soprattutto dalla Russia ma, se la guerra dovesse durare a lungo, **per l'Europa potrebbe essere in arrivo un doppio shock**: a quello **di offerta** che si è generato nell'immediato a causa delle strozzature lungo le *supply chains*, ne potrebbe far seguito uno **sul lato della domanda** a causa della riduzione del potere di acquisto delle fasce della popolazione a reddito medio-basso: non va infatti dimenticato che più della metà dell'inflazione è stata determinata negli ultimi mesi proprio dall'aumento dei prezzi di energia e generi alimentari.

Sostenere che la globalizzazione sia in difficoltà è probabilmente eccessivo. Tuttavia, da questa crisi molto probabilmente si originerà una nuova geografia dei flussi commerciali e di investimenti. **Un processo che l'Europa dovrà compiere unita**, per essere in grado di attutirne gli effetti negativi che colpiranno soprattutto le fasce più deboli e vulnerabili della popolazione.