

Harvard Business Review

 **ITALIA**

PROGETTO
MACROTRENDS
2020-2021

Contributi di: Enrico Giovannini;
Francesco Starace; Umberto Bertelè;
Melinda Gates; Massimo De Andreis;
Mark Esposito, Olaf J. Groth e Terence
Tse; Rebecca Henderson; Renato
Mannheimer; Rony Hamauï; Stefano
Venier; Nicola Nobile; Emilio Rossi; Ugo
Loser; Morris M. Mottale; Andrea Granelli;
Bruno Lamborghini; Norberto Patrignani;
Alex Fernani, Andy Hines, Alessandro
Lanteri e Mark Esposito; Carlo Alberto
Pratesi e Andrea Geremicca; Paolo
Lavatelli e Irene Sebastiani; Odile Robotti;
Enrico Sassoon; Danilo Taino;
Alessandro Terzulli e Cinzia Guerrieri.

DOPO LA CRISI DISEGNARE IL NUOVO MONDO

A cura di **Enrico Sassoon**

Inserto redazionale riservato
ai lettori di **Harvard Business
Review Italia, Strategiqs
Edizioni**, Corso Italia 47 20122
Milano, Partita Iva 05113160963,
Iscrizione al Tribunale di Milano
n. 192 del 20.3.2006.
Supplemento allegato
al n. 11.2020 di Harvard Business
Review Italia. Distributore per
l'Italia: Direct Channel - Gruppo
Mondadori

In collaborazione con



La nuova geoeconomia delle relazioni internazionali

di Massimo Deandreis

La pandemia del 2020 ha accelerato drammaticamente tendenze già in atto che potranno portare a cambiamenti durevoli sullo scacchiere geo-economico mondiale. Un nuovo contesto nel quale l'Italia potrebbe trovare interessanti opportunità.

Il 2020 sarà ricordato come l'anno che ha cambiato il mondo. C'è chi ha paragonato quello che è successo a una guerra; chi ha evocato i ricordi di storiche pestilenze che hanno sconvolto società ed economie del passato. Ma i confronti sono sempre difficili e spesso imprecisi. Per quanto drammatici, gli eventi che abbiamo vissuto non hanno prodotto la distruzione materiale di una guerra, ma hanno generato la più grave crisi economica e contrazione di Pil degli ultimi 50 anni. A livello planetario. Basta un dato: nel primo semestre (la parte dell'anno caratterizzata dal lungo lockdown di marzo-maggio) il Pil dell'area Euro è calato del 15%. Ma ora dopo la ripartenza di giugno, l'estate altalenante e la ripresa autunnale, possiamo avere un quadro più accurato (si vedano i saggi di Nicola Nobile e di Emilio Rossi).

Sappiamo che Covid-19 è tutt'altro che sconfitto e una seconda ondata sta interessando l'Europa; tuttavia (quasi come un contraltare rispetto all'inizio della pandemia) in Italia la situazione epidemiologica appare oggi meno grave che in Francia, Spagna e Gran Bretagna. E ovunque i Paesi europei stanno cercando di gestire questa situazione evitando nuovi lockdown che sarebbero drammatici per l'economia. In attesa del vaccino, la cui prospettiva sembra avanzare, c'è comunque una maggiore preparazione dei sistemi sanitari a gestire l'emergenza, maggiore attenzione da parte della popolazione e certamente cure più efficaci. Una situazione migliore di febbraio quando gran parte del mondo era stata colta

impreparata dalla crisi sanitaria. Un quadro che sembra lasciar vedere prospettive meno negative di quanto si ipotizzasse inizialmente e con un 2021 che registrerà una ripresa solida, anche se non tale da colmare pienamente quanto perso. Le previsioni ci dicono che la zona euro registrerà un calo del 10,2% nel 2020 con un rimbalzo atteso del 6%. Negli USA una contrazione forse più contenuta (del 5,2%) e un rimbalzo del 4%. La Cina, entrata e uscita prima dalla crisi (dopo un decennio di crescita sempre superiore o vicina alle due cifre) si dovrà accontentare di un Pil a +1,8%, ma in ripresa a +8,2% nel 2021.

Leggendo da soli questi dati si potrebbe avere l'impressione di una crisi economica in via di superamento, una tempesta drammatica ma ormai all'orizzonte, in cui conta solo ripartire in fretta e riprendere ritmi e vita di prima. Ma sarà possibile? Diversi segnali ci dicono che la pandemia ha accelerato drammaticamente tendenze che forse erano già in atto e che potranno portare a cambiamenti durevoli (si veda il saggio di Rony Hamai) sullo scacchiere geo economico mondiale.

LA CINA E GLI STATI UNITI

Guardare al mare aiuta a capire. Dal 2011 al 2018, osservando i traffici lungo la rotta del Pacifico (che lega commercialmente Cina e Stati Uniti), la crescita è stata costante anno dopo anno con un incremento complessivo di oltre il 30% dei volumi trasportati e un picco del +8,3% nel 2018. Ma già nel 2019, con i primi effetti pratici delle politiche protezionistiche di Trump, si è registrato un calo del 2,5%. La crisi pandemica ha fatto esplodere il fenomeno e registreremo -10% quest'anno per scambi via mare tra i due Paesi.

La rotta pacifica è un indicatore delle tensioni commerciali e politiche tra i due grandi Paesi. Ragioni che hanno origini profonde e non sono destinate a mutare neanche

in seguito alle elezioni presidenziali americane. Tensioni, inoltre, acute fortemente dalla pandemia sia per le sue cause, sia per i suoi effetti. Il fatto che Covid-19 sia stato scoperto in Cina, e siano stati alimentati sospetti su sue manipolazioni, unitamente a timori di scarsa trasparenza e poca comunicazione su origine ed effetti del virus, ha alimentato un'ondata di sospetti anche fomentata da una comunicazione (vedi Trump) che ha martellato usando il termine "chinese virus". Non si tratta qui di valutare se vi siano state effettive responsabilità o ritardi di comunicazione da parte cinese. Il punto è un altro: sta comunque passando negli Stati Uniti, e anche a livello globale, la percezione che in un modo o nell'altro la Cina abbia avuto delle responsabilità su quanto accaduto.

È possibile che tutto venga superato. Ma oggi questa diversa percezione del gigante asiatico incide anche sulla possibilità di completare il progetto della Belt and Road Initiative. Basta vedere il livello di investimenti fatti da Pechino nel primo semestre del 2019 e confrontarli con quelli del primo semestre di quest'anno: scesi da 46,8 miliardi di dollari a 23,5 miliardi per i Paesi Target BRI e da 21,5 miliardi a 4,4 per gli altri Paesi del mondo.

È chiaro che la pandemia sta accelerando un cambiamento di pelle anche per la stessa economia cinese. Se nell'ultimo decennio la crescita è stata guidata dalle esportazioni e dagli investimenti cinesi all'estero, vedremo nel prossimo futuro una maggiore spinta sull'interno, in particolare a favore degli investimenti che dall'estero potranno arrivare sul settore dei servizi, della vendita al dettaglio e del turismo. Il presidente cinese si è recentemente impegnato in tal senso durante la China International Fair for Investment and Trade, una mossa che fa parte della strategia di Pechino volta a spingere l'acceleratore verso una crescita trainata più dai consumi interni e un po' meno dall'export. E questo significa, in prospettiva, che l'apertura dell'economia cinese sarà un po' più bilanciata nel rapporto tra investimenti esteri in Cina e investimenti cinesi all'estero. Questo costituirà anche un supporto alla ripresa dell'economia globale e un nuovo approccio per re-inserire la Cina nelle dinamiche economiche globali.

Tutto ciò potrà avere effetti anche nel nostro contesto europeo e mediterraneo. Lo si vede già con il termometro di Suez. I transiti nel Canale delle grandi navi portacontainer che dall'Asia portano merci in Europa e viceversa hanno avuto un drammatico calo del 15% nel periodo gennaio-maggio. Simultaneamente c'è stato il fenomeno del *blank sailing* (cancellazione di transiti) ed è cresciuta la spinta a cercare rotte alternative. Il Capo di Buona Speranza, rotta di circumnavigazione dell'Africa molto più lunga, è tornato conveniente grazie al calo del prezzo del petrolio. E la spinta verso rotte radicalmente diverse come quella artica (che pure presenta notevoli problematiche) è continuata.

Figura 1 **Rallenta l'economia mondiale...**

**2020: la crisi impatta duramente, ma meno del previsto.
2021: la ripresa è solida, ma non colma il gap.**

Previsioni del Pil 2020 e 2021 per alcune delle principali economie mondiali (variazione %)

	2020	2021
Cina	1,8	8,2
Germania	-7,8	5,4
Zona Euro	-10,2	6
Italia	-9,5*	6,5
Francia	-12,5	7,3
USA	-5,2	4
Mondo	-4,7	5

Secondo gli ultimi dati disponibili:

- Il **Pil mondiale**, dopo un calo di 4,7 p.p. nel 2020, presenterà una crescita del 5% nel 2021.
- Il **commercio mondiale** registrerà un **-11,9% nel 2020 e un +8% nel 2021**.

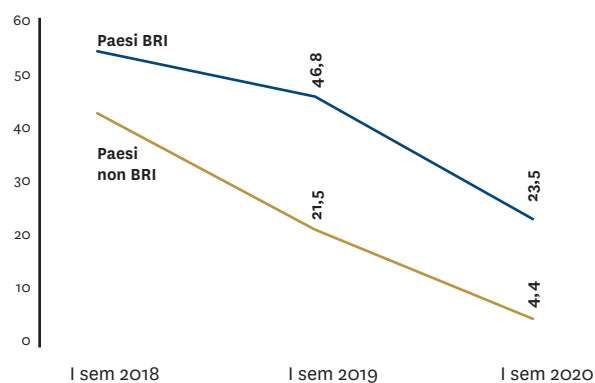
Fonte: World Economic Outlook Update. Consensus Economics e EMED.

* Il dato Italia è stato corretto sulla base delle ultime previsioni ed evidenzia un miglioramento rispetto a quanto stimato in passato

Figura 2 **... e rallenta anche la Via della Seta**

Investimenti Paesi BRI

I semestre 2018-I semestre 2020 (dati in mld di \$)



I **Paesi BRI** hanno registrato un **calo degli investimenti** cinesi nella **prima metà del 2020** di circa il **50%** (da \$ 46,8 mld nel primo semestre 2019 a \$ 23,5 mld nel primo semestre 2020)

Fonte: Green BRI Center su American Enterprise Institute

LA CICATRICE CHE LAScerà IL COVID

Il mondo che uscirà dal post Covid sarà più complesso di quello precedente:

- **Protezionismo per macro aree regionali** America, Europa, Asia.
- **Rafforzamento dell'Europa** e gradualmente della dimensione vicina (Mediterraneo).
- **Reshoring e ripensamento delle supply chain globali** (cresce il ruolo della logistica).
- Priorità alle **tematiche ambientali e Green New Deal**.
- **Rinnovabili, gas e idrogeno** cambieranno il comparto energetico e della mobilità.
- **Automotive** meno trainante di tutta la filiera metalmeccanica.

Quindi per le imprese diventa ancora più urgente:

- Accrescere la **dimensione** d'impresa.
- Investire **nell'innovazione, nella digitalizzazione e formazione**.
- **Puntare sulla sostenibilità: di prodotto e di processo**.
- **Internazionalizzarsi** non solo con maggiore export, ma anche con M&A.

Il messaggio che arriva da questi dati è chiaro: Suez ha subito la contrazione dei traffici commerciali tra Cina ed Europa e subirà gli effetti del calo dell'export cinese, ma resta uno snodo cruciale, di strategica importanza. Però non è senza alternative. E le alternative, se si sviluppano anche solo parzialmente, possono togliere traffico da e verso il Mediterraneo. E questo è un elemento da tenere presente.

L'EUROPA SUPERA IL RISCHIO DI IMPLOSIONE

E il Mediterraneo ci avvicina alla dimensione europea che è uno degli ambiti sui quali l'impatto drammatico di questo anno 2020 avrà forse gli effetti più durevoli. Nei primi mesi dell'anno la crisi sanitaria ha messo a nudo le fragilità del progetto europeo. Le prime risposte di chiusure unilaterali dei confini, di precedenze nazionali alle scorte sanitarie, di un Continente diviso tra Nord e Sud ha rischiato di far implodere l'Europa. Anche perché il progetto comunitario era già scosso da tanti sovranismi. Tuttavia, un elemento essenziale è intervenuto. La Germania della cancelliera Merkel ha finalmente compreso che questa volta (a differenza delle crisi precedenti) la posta in gioco era la sopravvivenza stessa dell'Europa e che un suo disfacimento sarebbe stato contrario all'interesse della Germania. La svolta radicale che è seguita ha spostato tutti gli equilibri solidificatisi nei 20 anni precedenti: in poche settimane la sospensione del patto di stabilità, una nuova massiccia e condivisa politica espansiva della BCE e poi, soprattutto, l'abbattimento (avvenuto con il vertice del 21 luglio) del tabù principale. L'accettazione di una forma di debito comune.

Chi segue le questioni europee sa che questi sono passi avanti enormi verso il processo di integrazione europea. Impossibili e impensabili ancora solo pochi mesi fa. Tutto ciò ha un valore che va ancora oltre il pur ingentissimo pacchetto economico: un programma MFF 2021-2027 da 1074 miliardi di euro e Next Generation EU

da 750 miliardi, che per l'Italia significa oltre 120 miliardi di prestiti possibili e 87 miliardi di trasferimenti con un impatto di circa il +3% di Pil entro il 2025.

E tutto questo porterà a un ulteriore rafforzamento della casa europea poiché inevitabilmente, con l'emissione di debito comune, si porrà la questione di istituzioni più forti e rappresentative. Questa tendenza potrà essere lenta o accelerata, ma è conseguenza inevitabile: ci sono momenti nella storia dove il solo fatto di riuscire a non fare passi indietro, ti fa fare passi avanti.

LA REGIONALIZZAZIONE DELLA GLOBALIZZAZIONE

In questo contesto il mercato interno europeo, che poteva uscire sgretolato, ne esce rafforzato. Elemento molto positivo se consideriamo che il 50% dell'export nazionale dei vari Paesi europei (Italia inclusa) è intracomunitario. Poi c'è un altro punto: il rafforzamento della dimensione continentale va di pari passo con un analogo processo globale.

Sappiamo che le tendenze protezionistiche erano già iniziate prima (si veda il saggio di Terzulli e Guerrieri), ma con il Covid le abbiamo viste accelerare con riflessi e contenziosi crescenti non solo tra USA e Cina, ma anche verso l'Europa. La pandemia ha poi dimostrato la debolezza di alcune supply chain globali. Quando un'industria si basa su una catena di fornitori tra loro interdipendenti che va dalla Cina all'Europa passando per gli Stati Uniti (come è il caso di molte filiere produttive dal tessile all'auto), un blocco dei confini, dei trasporti e della logistica globale fa saltare tutti i modelli organizzativi e produttivi. Una supply chain più regionalizzata (europea nel nostro caso) presenta meno rischi, più garanzie ed è oggi più coerente con la tendenza complessiva del commercio mondiale.

Molti elementi spingono quindi verso una maggiore "regionalizzazione" del commercio mondiale con tre aree prevalenti: Asia, Europa e America. Aperte e integrate all'interno, ma competitive e protezioniste tra loro. Stiamo osservando una sorta di regionalizzazione della globalizzazione che si sta gradualmente estendendo dal commercio mondiale alla struttura stessa delle catene di subfornitura. Anche l'Europa spingerà in questa direzione e la parola *reshoring* (di cui si sente sempre più spesso parlare) va letta in questa prospettiva.

LE POSSIBILI SCELTE DELL'ITALIA

L'Italia policentrica può uscire dalla crisi meno danneggiata di altri Paesi europei. Ma non deve sbagliare sul Recovery Fund. In una gara "normale" di Formula 1 è facilmente prevedibile quali sono le auto che guideranno il gruppo di testa e si contenderanno il podio. Ma se arriva un violento temporale improvviso? Un incidente che coinvolge molte auto? Quando si riparte, anche chi

era indietro, destinato al gruppo di coda, potrebbe avere chance di un inaspettato recupero.

Questo rimescolamento appare già in corso. Il calo del Pil del primo semestre 2020 è stato drammatico per tutti, ma l'Italia ha inaspettatamente un dato meno grave di Francia e Spagna. Anche le previsioni di Pil 2020 seguono questa tendenza: -9,5% Italia; -12,5% Francia. La Germania è sempre il benchmark: -7,8%¹.

Cambiando contesto e osservando l'economia nazionale, si vede una tendenza simile. Il Mezzogiorno avrà un calo di Pil inferiore di quello atteso per il Centro Nord. Anche le grandi metropoli mondiali, fino a pochi mesi fa "stelle" dell'attrattività e dello sviluppo, ora soffrono di più che le città di medie e piccole dimensioni e delle aree rurali. Occorre riflettere sul fatto che le aree strutturalmente deboli hanno forse oggi un'occasione di riposizionamento e di colmare almeno parzialmente il gap accumulato in questi ultimi anni. Ma non si può sbagliare mossa. Le ingenti risorse del Recovery Fund sono una grande opportunità. Ma più che progetti, occorre una visione chiara del futuro del Paese. Poi la scelta sull'allocatione delle risorse viene di conseguenza.

Se osserviamo il quadro complessivo appena descritto e guardiamo la carta geografica, che ci regala una chiara visione del posizionamento italiano a cavallo tra Europa continentale e il centro del Mediterraneo, non facciamo fatica a comprendere che, solo dallo svolgimento di questa funzione di "ponte", l'Italia può dare nuovo slancio al proprio sviluppo economico svolgendo allo stesso tempo una fondamentale funzione europea.

Le priorità europee già indicano la strada: sviluppo di energia verde e sostenibilità nei processi produttivi da un lato, e potenziamento delle infrastrutture di connessione e logistica dall'altro (si vedano i saggi di Francesco Starace e di Umberto Bertelè). Su queste priorità si gioca il recupero di un ruolo centrale dell'Italia in Europa e parallelamente il recupero di un ruolo centrale del Mezzogiorno nell'economia nazionale.

L'Europa potrà centrare i suoi obiettivi di decarbonizzazione solo se puntiamo sull'idrogeno e sviluppiamo massicciamente le rinnovabili con un alleato strategico: il nord Africa dove la resa del solare è altissima. Finora i vari progetti di collegamento si sono arenati di fronte a problematiche ancora rilevanti sul come portare l'energia prodotta in Europa. Dispersione, difficoltà di connessione delle reti; standard qualitativi di trasmissione non adeguati hanno messo in evidenza che è relativamente facile produrre, ma poi è difficile trasportare l'energia elettrica dove c'è la domanda, ossia in Europa.

Ora nuove tecnologie come "Power-to-Gas" (che consente di trasformare l'energia elettrica prodotta con rin-

novabili in gas sintetico e quindi utilizzare poi i gasdotti esistenti per il trasporto) rendono possibile quello che prima non lo era. E riaprono la partita di una collaborazione strategica tra Europa e Sud Mediterraneo che è nell'interesse dell'Italia e del suo Mezzogiorno.

Se ci spostiamo sul fronte della logistica portuale, si vede chiaramente che oltre il 40% del traffico merci italiano avviene nei porti del Sud Italia e alcuni di questi sono importanti hub energetici. Anche guardando a Genova e Trieste, si vede che il loro sviluppo è principalmente connesso alle direttrici verso il Sud Mediterraneo e Suez. Eppure l'Italia, Paese manifatturiero che importa materie prime ed esporta prodotti finiti in tutto il mondo, resta al 19° posto, dietro i grandi Paesi europei, per efficienza nella logistica dei trasporti. Non ci vuole molto a comprendere che questo deve essere un ambito prioritario di investimenti.

Il Recovery Fund è una grande opportunità, ma i capitali da soli non bastano. Occorre una visione strategica che sia cornice guida entro cui collocare poi i progetti specifici. Solo così potremo davvero fare un salto di qualità e scoprire che alla fine saremo stati capaci, come in quella gara di F1, di trasformare la crisi in opportunità di rilancio. Per questo occorre avere chiaro il nuovo contesto di gioco. 🇮🇹

L'AUTORE



MASSIMO DEANDREI è Direttore Generale di SRM Centro Studi collegato al Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo. Nello stesso Gruppo aveva ricoperto l'incarico di Responsabile dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio di Gestione della Banca. Ha lavorato come ricercatore presso il Centro Einaudi e l'Associazione dei Centri Finanziari Regionali Europei (ACFRE) a Bruxelles, collaborando con l'OECD a Parigi. Ha vissuto a Bruxelles dal 1995 al 2000, dove è stato Responsabile della Delegazione delle Camere di Commercio presso l'Unione Europea. Dal 2001 al 2008 è stato Direttore Generale di Unioncamere Piemonte. Dal 2008 è Docente a contratto di Business Management presso il Dipartimento di Management dell'Università di Torino. È autore di numerose pubblicazioni e ricerche economiche ed è Direttore Responsabile di *Rassegna Economica*, rivista di economia e diritto bancario fondata dal Banco di Napoli nel 1931. Dall'aprile 2016 è Presidente del GEI, l'Associazione Italiana degli Economisti d'Impresa.

¹ Nota redazionale: i dati sulla crescita del PIL non coincidono necessariamente con altri riportati in questo rapporto Macrotrends, in quanto di fonte diversa.