

Vantaggi competitivi e traffico container nella globalizzazione del mercato

Roberta Cascinelli

COLLABORATRICE ISTITUTO DI INTERFACOLTÀ DI GEOGRAFIA DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE

This study concerns the competitive advantages as the containers' traffic in the global international market. In the first part the comparative costs and the competitive advantages in the systems' ports are examined. In the second part the variables as rates of exchange, Gross National Product, foreign trade technology, rates international of change, ports' systems, bureaucracy, and their connections are considered. Then, we have considered the growth of the containers' traffic in the historical context, and its connections with the variables in the most import areas of the world.

1 Costi comparati e economie di scala nei sistemi portuali

E' necessario, prima di parlare di economie di scala, richiamarsi a Marshall (Marshall, 1996). Marshall sosteneva che "la capacità di trasporto di una nave aumenta con il cubo (volumi) delle dimensioni della stessa e cresce sensibilmente in maniera più proporzionale ai costi". La capacità delle navi containers è cresciuta con l'andar del tempo ed essendo stato lo spazio adibito al carico, via via maggiore, i costi fissi e variabili sono decrescenti. Quindi se una nave container aumenta le sue dimensioni, non si produce diseconomia. Ciò che produce invece un aumento dei costi sono le operazioni in area portuale. La nave infatti quando sosta in porto può allungare i tempi di permanenza se le strutture non sono adeguate a ospitare la nave stessa (ad es. un fondale non necessariamente adeguato può portare notevoli disagi). Relativamente al porto, si può dire che esso incide sulla formazione del costo sia direttamente attraverso il carico e lo scarico delle unità, sia indirettamente, attraverso il tempo di sosta della nave (turn-round-time) che comporta costi di esercizio che gravano sui giorni, sulle ore, sul vissuto della nave.

Tuttavia un aumento dei fondali o della capacità produttiva degli impianti, delle attrezzature e delle dimensioni non è operabile in tutti i porti; per alcuni si avrebbe un fenomeno di sovradimensionamento in ambito tecnologico, in grado di smaltire un traffico maggiore (Pelcynskiz, 1964) i cui costi non sarebbero ammortizzati.

E' certamente nell'area del porto che, aumentando le dimensioni di una nave porta container, gli spazi a terra liberi (coperti e scoperti), dovrebbero essere maggiori (Hardling, P. Kendal P.M.H., Taylor R.J., 1971).

Diseconomia di scala si verificò in presenza di una richiesta maggiore dello spazio retrostante. Per ospitare le unità di carico, nel caso di trasporti unitizzati intermodali, le richieste di un aumento delle rese in banchina sottraggono spazi per altri utilizzi (Marchese U.,

1974, 1973) che non corrispondono alle reali aspettative dell'offerta.

Abbiamo così "una specie di costo crescente dello spazio portuale che tende a tradursi in canoni di affitto e di concessione maggiori" a meno che non si intervenga attraverso una sorta di programmazione del flusso e deflusso delle unità di carico e attraverso un'operazione di decentramento che si concretizzano nella creazione di terminali portuali lontani dal porto, all'interno, partendo dalle esigenze reali.

I costi comparati producono economie di scala, sono legati al porto e alla burocratizzazione del complesso portuale nonché alla tecnologia. Riguardo alla burocratizzazione possiamo dire che la via da seguire sia

"l'affidamento da parte dell'ente portuale alle imprese delle attività di servizio nell'ambito del complesso portuale" (Marchese U.). Pertanto si impone da parte della Port Authority l'assunzione dello svolgimento della pianificazione sia economica che territoriale dello scalo marittimo (Associazione Porti Marittimi, 1990).

La tecnologia ha un notevole ruolo nel creare economie di scala. Infatti, in questi ultimi anni, c'è stato un grande incremento della produttività proprio a causa delle tecnologie avanzate.

Questo salto di qualità ha portato alla "concorrenza inter-portuale" e allo sviluppo progressivo degli "hinterland degli scali" (Marchese U.; Davies J. E., 1985; Zervy J. A., 1989). Il porto, dal punto di vista economico, non ha la stessa importanza se si valutano i sistemi nel Mar Mediterraneo o quelli del Mare del Nord.

Infatti si può notare che questi ultimi riescono a vincere la concorrenza per i bassi costi conseguiti sia nelle operazioni di carico/scarico delle unità che nei tempi di sosta della nave in porto cioè nel Turn-Round. Inoltre il fatto che vengano ben utilizzati, nei sistemi portuali del Nord, i collegamenti nave terra, comporta un vantaggio comparato. Oggi lo studio di modelli di gestione portuale che tengano presenti i vantaggi comparati basati sulla separazione tra momento della pianificazione e momento della produzione per permettere l'integrazio-

ne della fase portuale sia nel trasporto intermodale che nel trasporto specializzato a servizio dell'industria, viene portato avanti (Gross, 1990; Marchese U.) .

2 Interconnessione tra parametri diversi nel mercato globale con esempi esplicativi

Tuttavia, a mio avviso, ci sono altri elementi che devono essere tenuti presenti. Infatti, con il presente lavoro si vuol dimostrare non solo che l'economia di scala si può ottenere grazie a una riduzione dei costi aumentando le capacità di una nave e migliorando la tecnologia di un sistema portuale e la forma di burocratizzazione volta a snellire le operazioni portuali, ma anche che esistono altri parametri che, nella globalizzazione del mercato, devono essere valutati in quanto influenzano altri elementi, alla fin fine, determinano un cambiamento nelle aree portuali più concorrenziali.

Numerosi sono gli elementi da considerare al fine di

ad aumentare e se la domanda rimane stazionaria, non si hanno modificazioni del commercio estero. Se noi però consideriamo un aumento della domanda, per cause diverse, il commercio estero tende ad aumentare, su determinate rotte. In presenza di cambi alti stabili (Vona, 1991), senza dubbio, c'è una flessione nella produzione commercializzata e soltanto in presenza di una maggiore domanda si sviluppa ulteriormente il commercio estero. Perciò, a breve scadenza, si verificherà in Europa una situazione di stabilità nei cambi e, se intercorreranno determinate condizioni come l'aumento della domanda, ciò porterà a uno sviluppo del commercio estero che inciderà, senza dubbio, sul traffico-container.

Se consideriamo il PIL (Prodotto Interno Lordo) come flusso tradotto in unità monetaria di beni e servizi che vengono prodotti in un determinato periodo in un arco di tempo, generalmente un anno, in un paese, vediamo

che il prodotto interno lordo dipende dal commercio estero oltre che dalla produzione interna. Esaminiamo il PIL. Esso è strettamente legato all'inflazione; se l'inflazione è alta, i costi dei manufatti sono necessariamente alti e la produzione, di fronte a una domanda decrescente, diminuisce, per cui, nella prospettiva della globalità del mercato, il commercio estero tende a diminuire, per cui questo parametro influisce negativamente su quello che è il flusso di traffico container. Prendiamo, invece, il caso di calo di inflazione. Essa porta a una diminuzione dei costi stimolando una maggiore domanda e perciò produce un aumento di produzione; di conseguenza il PIL influisce

positivamente sul commercio estero, in un mercato globale. Pertanto questo parametro è positivo perché influisce positivamente sul flusso container. Quindi abbiamo visto che questi due parametri, sia i cambi esteri che il prodotto interno lordo, a seconda della loro dinamica, insieme ad altri fattori, influiscono (positivamente o negativamente) sui flussi di traffico container. Il prodotto interno lordo, il commercio internazionale e il trasporto container sembrano fra loro collegati. Per

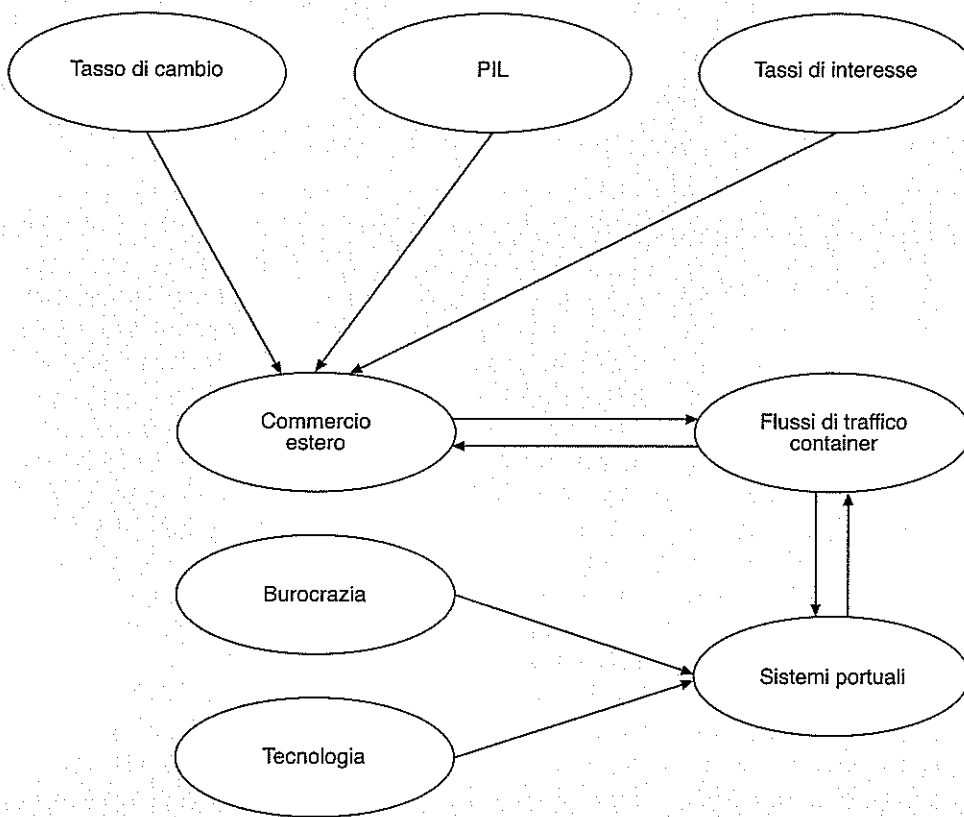


Figura 1: interconnessione tra parametri diversi nel mercato

individuare i vantaggi competitivi nella globalizzazione internazionale del mercato marittimo.

A mio avviso, un primo elemento che dobbiamo considerare è il cambio estero. Sappiamo che i cambi fino a questo momento sono stati flessibili ma in prospettiva U.E. diventeranno fissi. Il cambio estero influisce moltissimo sulla produzione e la produzione influisce sul commercio estero. Se il cambio estero è basso, in una prospettiva di flessibilità, la produzione degli stati tende

quanto riguarda i noli, studi recenti (Flore 1979) mettono in evidenza che essi non intervengono sul volume della domanda dei flussi containerizzati. Per quanto i noli salgono, non c'è infatti una riduzione del volume delle merci che devono essere necessariamente trasportate (Petriccione, 1989). Il nolo sembra quindi influire sulle attività delle imprese armatoriali e sulla produzione delle navi ma non necessariamente sul traffico container mentre si deve sottolineare come, più degli altri fattori esaminati, influisca sulla concorrenzialità in un mercato globale.

Un altro elemento che, nel nostro schema, abbiamo preso in considerazione è relativo ai tassi di interesse internazionali. Al variare dei tassi di interesse si modifica la situazione relativa alla produzione, all'export, ai traffici e, in particolare, ai traffici containers (Mistri, 1984). Se infatti i tassi di interesse aumentano nei vari paesi, l'inflazione ma anche la produzione tendono a diminuire. In questo modo l'export ne risente e il commercio di export influirà sui traffici marittimi mondiali e conseguentemente su quello che è il traffico containers.

Molti autori hanno visto nelle oscillazioni dei tassi di interesse l'esigenza di riequilibrare le bilance dei pagamenti colpite dall'inflazione, con conseguenze negative sia sul sistema finanziario internazionale (Mistri, 1982) che sulla produzione e sul commercio dei prodotti.

Si può parlare, per questi parametri, di vantaggi competitivi, in quanto sono fattori dinamici il cui mutamento porta cambiamenti molto rapidi nei flussi marittimi dei prodotti finiti.

A questo punto, vengono presi in considerazione il commercio estero ed il traffico container in Italia.

Si stava forse per ripetere un'ondata inflazionistica causata dalla guerra dei tassi di interesse per riequilibrare le bilance dei pagamenti colpiti dall'aumento dei prezzi delle materie prime (Mistri, 1991).

Anni	Commercio estero a prezzi correnti		
	Export	Import	Totale
1983	72.877	79.808	152.685
1984	74.564	85.162	159.726
1985	76.717	87.692	164.409
1986	97.204	99.376	196.580
1987	116.711	125.661	242.372
1988	127.859	138.551	266.410
1989	140.556	153.011	293.567
1990	170.486	181.968	352.454
1991	169.473	182.682	352.155

Fonte: International Financial Statistics Yearbook, 1993

Tab. 1: commercio estero Italia: a prezzi correnti (miliardi \$ USA)

Anni	Italia
1983	1.369
1984	1.615
1985	1.525
1986	1.476
1987	1.559
1988	1.632
1989	1.671
1990	1.803
1991	1.716
1992	-

Fonte: Containerisation International Yearbook, 1993

Tab. 2: movimento containers in Italia 1983-1992 (migliaia di TEU's)

E' proprio la crescita dei tassi di interesse ad abbreviare la durata dei processi produttivi e a puntare su quelli meno intensivi in capitali (Mistri, 1993). In una situazione di inflazione crescente il denaro costa di più e quindi sembrerebbe che la produzione si orientasse verso sistemi intensivi in lavoro. In realtà, proprio per la valutazione dei rischi connessi alla variazione del livello dei prezzi, l'aumento del costo sia reale che nominale del lavoro viene compensato da un aumento delle produttività e della flessibilità. Vogliamo sottolineare quindi che nei periodi in cui l'inflazione è alta si tende ad esportare di più e necessariamente i traffici marittimi ne hanno uno stimolo. Prevedere costi futuri può creare vantaggi competitivi che possono influire su piani di investimento in aree marittime.

Se infatti il prodotto interno lordo di un determinato paese tende ad aumentare significa che la produzione e i servizi tradotti in termini monetari, in presenza di una forte domanda di manufatti aumenta e, senza dubbio, influisce sull'esportazione, e gli scambi commerciali attivano quelli che sono i flussi di traffico container che sono i sistemi che meglio realizzano lo scambio di import-export nel mondo a causa dei costi meno rilevanti rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Possiamo affermare che il prodotto interno lordo, i tassi di cambio esteri, i tassi di interesse internazionali influiscono sul commercio estero che a sua volta modifica la portata dei flussi di traffico container (Flore, 1979).

L'Italia, essendo geologicamente recente e povera di materie prime, deve ricorrere costantemente alle importazioni a causa dei consumi.

Dopo la guerra del Kippur (1973), i prezzi del petrolio crebbero e di conseguenza ci fu una contrazione nell'importazione del petrolio e le industrie ricorsero alla diversificazione delle fonti energetiche. Dall'86, i prezzi del petrolio e anche i valori del dollaro ribassarono.

Questo portò conseguentemente a una crisi di produzio-

ne nel 1973 che influì poi negativamente su quello che era il commercio estero e il commercio di import-export nei confronti dell'U.E.. L'export negli anni '80 si caratterizzò per una flessione delle esportazioni che aumentarono nell'81 e calarono di nuovo nell'82. Fra l'83 e il '91 l'export aumentò perché ci fu la ripresa economica e nel '92 una forte svalutazione della lira influì sul commercio estero.

Anche il traffico containers aumentò in concomitanza dell'espansione degli spazi portuali e del perfezionamento della tecnologia in essi.

L'Italia, al contrario degli altri paesi che si erano orientati su una tecnologia avanzata, ha continuato a esportare beni di media tecnologia perdendo posizioni nella concorrenza nel mercato globale.

Il traffico containers può subire una flessione su alcune rotte; in particolare, quelle che riguardano i paesi che risentono dell'influenza dei fattori economici. Ecco, quindi, che questi parametri dei quali abbiamo precedentemente parlato, i tassi di cambio esteri, il prodotto interno lordo e i tassi di interesse influiscono su quello che è il commercio estero.

Se esaminiamo il commercio estero in Italia vediamo che soltanto in seguito alla svalutazione della lira, nel 1992, l'export ha subito una crescita mentre negli anni '80, secondo l'Istituto per il Commercio Estero (ICE, 1993), l'export fu caratterizzato da una flessione delle esportazioni che avevano subito un'oscillazione (aumentate nell'81 e di nuovo calate nell'82).

A questo punto vediamo quale è la situazione del traffico containers in presenza di quelli che possono essere chiamati vantaggi competitivi. Oggi sappiamo che le grandi compagnie mirano ad accordi per dividersi gli spazi e le nuove rotte in senso est-ovest e, puntando sulle maggiori dimensioni della nave, per ottenere economie di scala e disporre di una maggiore concorrenzialità nonché per evitare un ulteriore abbassamento dei noli ad opera delle compagnie armatoriali più forti. E' chiaro quindi che, in una prospettiva futura, sia necessario partire da una situazione di fatto e valutare tutti i parametri per quantificare, sulla base del prodotto interno lordo, la crescita dei traffici di tipo containerizzato. Infatti, vediamo chiaramente dal grafico posto all'inizio, che il prodotto interno lordo è una variabile che influisce moltissimo sul commercio estero dei paesi e, quindi, in ultima analisi, sul flusso di traffico container (vedi Grafico n.1).

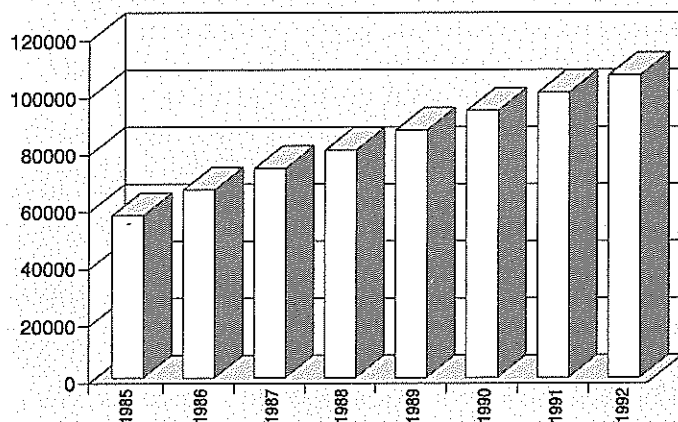
Quindi è necessario, in una visione di globalizzazione del mercato, conoscere i paesi importatori e esportatori di determinati manufatti, nonché la dinamica dei tassi di cambio esteri e del PIL che influisce a sua volta sul commercio estero. Nei casi di andamento positivo o negativo di essi, si accompagnerà su determinate rotte un flusso di traffico container maggiore o minore che avrà delle conseguenze sull'economia marittima globale. In una visione globale, conoscere la variazione di questi

parametri che influiscono sul commercio estero di ogni singolo paese, e quindi sul commercio estero globale, è importante per prevedere i possibili sviluppi di aree portuali legate ai quei determinati flussi. Quindi il PIL di tutti i paesi che partecipano all'import-export influisce su quelli che sono i flussi di traffico e sulla portualità, in quanto tendono a essere più interessate al traffico container quelle aree portuali che sono meglio attrezzate e più tecnologicamente sviluppate per ridurre i costi.

Vediamo a questo punto, alla luce degli indicatori economici che abbiamo evidenziato, la panoramica del traffico container mondiale in rapporto all'andamento del PIL e del commercio mondiale.

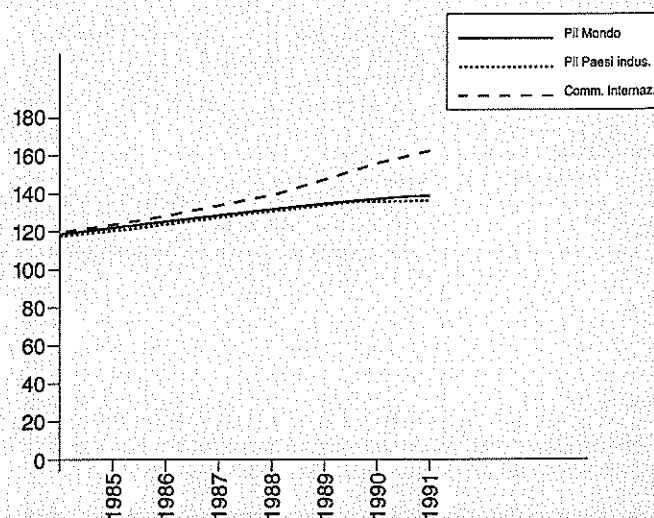
A cavallo fra l'82 e l'83, gli indicatori economici fra cui il prodotto interno lordo (Nomisma, 1993) cominciarono a salire.

Nell'85, con gli accordi di Plaza, iniziò la discesa dei



Fonte: Containerisation International Yearbook, 1994

Grafico 1: traffico mondiale containers 1985-92 (in migliaia di TEU's)



Fonte: International Financial Statistics Yearbook, 1993

Grafico 2: andamento del PIL e del Commercio estero 1985-1991 (in migliaia di TEU's)

tassi di cambio che ebbero una caduta drastica (Battistini, Cazzaniga, 1993). Questa caduta dei tassi portò, in una visione di mercato globale, alla ripresa dei traffici container. Di conseguenza, proprio con la ripresa degli investimenti, molti stati, fra cui il Giappone, nell'Est Asiatico, e anche l'ex Germania dell'Est, più che esportare cominciarono a installare delle filiali nei mercati di destinazione dove il costo della manodopera era minore. Questo fenomeno incise profondamente sulla dinamica industriale in quanto il processo di lavorazione veniva realizzato in aree che comportavano programmi di tipo completamente diverso. Il settore relativo ai traffici marittimi ha ricevuto da questi cambiamenti, senza dubbio, un vantaggio. I traffici marittimi avvantaggiarono i paesi industrializzati mentre i paesi in via di sviluppo vedevano notevolmente ridursi le entrate di denaro.

Nel 1987 il crollo della borsa di New York determinò un momentaneo arresto della ripresa ma l'intervento della Banca Federale Americana evitò la crisi del sistema economico.

Non è difficile capire che il crollo della borsa ebbe un effetto negativo sul commercio estero, sull'export e sui flussi di traffico, in quanto si determinò un crollo nella produzione che, in assenza di una domanda elevata, a causa anche di un'inflazione generalizzata, portò un'influenza negativa sul movimento containers. Certamente la crisi degli anni '90 ha avuto una natura diversa da quella degli anni '70 e '80; infatti, mentre le altre crisi erano dovute ad un aumento del prezzo del petrolio che aveva portato alla diversificazione energetica ma anche alla rivoluzione nei trasporti marittimi, in particolare nelle navi cisterna e nelle porta containers, la crisi degli anni '90 è stata di ordine finanziario con una guerra di tassi che a livello internazionale ha inciso negativamente sul commercio estero mondiale.

Se, per tutti gli anni '80, il prodotto interno lordo è diminuito insieme al commercio internazionale dei paesi, tuttavia abbiamo avuto negli anni '90 una ripresa del commercio estero, anche se il PIL diminuiva, a causa dell'aumento della domanda e quindi dei consumi. Dal '92 in poi, abbiamo avuto una ripresa dei trasporti marittimi containerizzati anche perché, in questo periodo, si sono un po' abbandonati quelli che erano i vincoli protezionistici per l'industria e l'agricoltura all'interno dei paesi (Hampton, J.J., 1991).

E' noto a tutti, ad esempio, la politica della PAC, protezionistica, che, ad un certo momento, si è trovata, con il Kennedy Round, e l'Uruguay Round in tempi più recenti, a dover rivedere il suo sistema di difesa economica all'interno.

Quindi, a questo punto, si può fare una riflessione: negli anni '80 e negli anni '90, considerato il tasso medio di crescita del traffico container, annualmente al 10%, e vista la continua espansione di esso malgrado alcune flessioni, si può asserire che la tecnologia avanzata

abbia fatto progredire questo tipo di traffico nei maggiori porti internazionali e quindi, senza dubbio, abbia favorito gli scambi internazionali (Battistini, Cazzaniga, 1993).

Nel 1992 sono stati soprattutto i paesi di recente industrializzazione che hanno movimentato quasi la metà di tutta la merce nel mondo (World Bank, 1993).

In particolare si sono affermati, in tutto il mondo, i porti di Hong Kong e Singapore che si battono per il primato della movimentazione dei contenitori nel mondo. Tuttavia Hong Kong si sta orientando verso le moderne tecnologie che richiedono manodopera sempre più specializzata ma poco disponibile nel sud-est asiatico favorendo l'immigrazione di lavoratori specializzati (dati ILO, 1993).

L'Italia, come sappiamo, si orienta verso prodotti non spiccatamente a tecnologia avanzata e questa scelta ha indebolito un po' la posizione internazionale dell'industria in quanto la espongono alla concorrenza dei paesi

Anni	Singapore	Hong Kong
1990	5.223.500	5.100.637
1991	6.354.000	6.161.912
1992	7.550.000	7.940.000

Fonte: Containerisation International Yearbook, 1993 e Pdf. febbraio 1993

Tabella 3: traffico containerizzato

in via di sviluppo e di nuova industrializzazione (Rainer S., Masera S.R., 1993; ICE, 1993).

Se si considera l'Italia, per avere un'idea della evoluzione del traffico container, si può dire che esso sia molto al di sotto della media mondiale e di quella nord europea, perché i porti italiani presentano delle carenze dal punto di vista dell'offerta e a causa dei collegamenti stradali e ferroviari con i paesi europei confinanti.

C'è un grosso problema relativo alla concorrenza dei porti europei nei confronti di quelli italiani in quanto applicano tariffe basse alle unità di carico che dall'Italia arrivano nei porti nord europei con lo scopo di realizzare le navi full-containers. Quindi si può dire che una politica di bassi noli, in funzione del raggiungimento di un certo obiettivo, può portare complicazioni sui traffici mondiali. Infatti nel decennio '80-'90 il traffico container, è aumentato di appena il 39,6%, un risultato piuttosto modesto di fronte a una crescita del 150% a livello mondiale (Containerisation International, 1993). Con ciò vogliamo sottolineare che in Italia non c'è stata la spinta a creare grandi porta container proprio perché si usufruiva del nolo basso che ha svantaggiato il traffico container.

Anni	Livorno	La Spezia	Genova	Marsiglia	Barcellona
1983	370.237	211.520	237.349	355.000	242.113
1984	454.270	223.580	296.247	374.000	325.532
1985	475.145	168.274	324.506	479.000	352.799
1986	480.597	167.764	316.223	471.000	340.870
1987	477.621	199.409	264.871	387.823	385.318
1988	479.034	282.157	325.119	390.623	409.542
1989	416.173	413.311	238.205	475.547	439.969
1990	416.371	450.146	310.217	482.123	447.980
1991	411.132	464.377	344.353	446.548	488.917
1992	333.756	612.423	336.457	350.331	552.309

Fonte: per Livorno, periodo 1980-1982 ns. interpolazione su dati statistici per i contenitori in pezzi rilevati dalla Camera di Commercio di Livorno applicando il coeff. del 42,1%, periodo 1983-1992 Camera di Commercio Livorno; per La Spezia, periodo 1983-1992 Camera di Commercio di La Spezia; per Genova, periodo 1983-1992 Consorzio Autonomo Porto di Genova; per Marsiglia, periodo 1983-1992 Port Autonome de Marseille solo in migliaia di Teu per il periodo 1983-1986; per Barcellona, periodo 1983-1992 Port Autonome de Barcelona.

Tabella 4: movimento containers in area Mediterraneo occidentale 1983-1992 (calcolati in TEU's)

Anni	Rotterdam	Anversa	Le Havre
1983	2.314	1.026	514
1984	2.546	1.248	614
1985	2.655	1.350	566
1986	2.870	1.313	599
1987	2.813	1.437	687
1988	3.290	1.470	789
1989	3.587	1.558	872
1990	3.666	1.549	858
1991	3.766	1.761	918
1992	4.114	1.825	-

Fonte: Containerisation International Yearbook, 1993

Tabella 5: movimento containers nei principali porti del Nord-Europa 1983-1992 (migliaia di TEU's)

Da un'analisi del movimento container nei porti del Mediterraneo, come Barcellona, Marsiglia, Genova, La Spezia e Livorno si nota che hanno realizzato un traffico certamente inferiore alla crescita del 120%, che costituisce proprio in termini percentuali la movimenta-

zione media percentuale dei porti del Nord (Containerization International, 1993).

Se esaminiamo il traffico marittimo container mondiale si nota tuttavia che, malgrado sia in fase di espansione, sono in testa i paesi di nuova industrializzazione.

I NIC e i paesi asiatici sono diventati trainanti per i paesi di vecchia industrializzazione. Se si dà un'occhiata alle statistiche relative a Hong Kong e Singapore, si nota che l'economia ha proceduto attraverso due posizioni, l'una fondata sull'indipendenza agricola e l'altra fondata sulla crescita industriale. La politica di industrializzazione è basata sull'import/export dei manufatti. I NIC e i paesi asiatici sono diventati, in questo modo, paesi concorrenti a quelli ricchi dell'occidente soprattutto per prodotti che si basano sulla standardizzazione della componentistica. La politica

agricola che, in una prima fase, ha mirato a creare l'indipendenza economica dei paesi, ha teso necessariamente a promuovere scambi nord-sud (World Bank, 1990) e, senza dubbio, questi paesi emergenti si sono sottratti alle importazioni attraverso una maggiore produzione interna e dotandosi di proprie strutture commerciali per aggredire i mercati esteri (Colombatto E., 1988).

I NIC, ma anche la Cina, in parte l'India, l'Indonesia ad est, ed il Brasile ad ovest, sono giovani paesi industrializzati. Si può dire che questi nuovi paesi abbiano influito sugli scambi di materie prime, di petrolio, di beni agricoli, di manufatti in senso nord-sud e abbiano accelerato l'integrazione delle aree geografiche promuovendo appunto i traffici marittimi containerizzati.

In sostanza i paesi orientali, i NIC, sono divenuti importanti non soltanto per l'import-export ma anche per gli investimenti. Il perdurare della recessione ha accentuato gli scambi fra queste aree mentre sono diminuiti gli scambi nord-sud per la debolezza della domanda dei paesi ricchi.

Se si guarda in ambito U.E., si può dire che l'interscambio con i paesi del bacino nord-mediterraneo e quelli transoceanici verso gli USA e verso l'estremo Oriente, è vantaggioso per le comunità.

Il numero dei contenitori in arrivo, in ambito U.E., da est è superiore a quello in partenza e dagli USA il numero è senz'altro minore sia in partenza che in arrivo. Perciò la posizione dell'U.E. negli scambi internazionali è evidente. Consultando l'Eurostat (1993), emerge che il disavanzo negli scambi comunitari con i paesi industrializzati, è dello stesso ordine di grandezza del deficit comunitario perché le importazioni extracomunitarie tendono a regredire a vantaggio delle risorse interne dall'aerea U.E. mentre si assiste a un aumento di valore rispetto al volume delle esportazioni che sottolinea il buon livello qualitativo delle merci esportate negli USA. Tuttavia, data l'estensione della crisi di recessione, l'export europeo non è in crescita.

L'involuzione economica nei paesi dell'Est ha avuto come effetto quello di ridurre i volumi di scambio dell'U.E., con essi creando gravi problemi alle compagnie armatoriali che operavano su queste linee. Perciò si può affermare che l'export europeo, in volume, sia senza dubbio, diminuito negli anni. Secondo l'indagine OXE, malgrado la perdurante recessione, abbiamo avuto tutta una serie di fattori che hanno influito sui traffici marittimi containerizzati tra i quali il ritorno alla libera concorrenza che si è tradotta nella ricerca di mercati di sbocco esterni per le merci e quindi all'aumento di interscambio nelle diverse aree geografiche da collegarsi con un aumento del volume degli scambi e con la crescita di prodotto interno lordo.

A questo punto bisogna mettere in evidenza un ultimo fenomeno.

La crescita delle porta-container è importantissima per la composizione merceologica del commercio internazionale e la loro crescita porta all'aumento della concorrenza negli scambi internazionali.

Tuttavia il problema dei contenitori vuoti è importante dal punto di vista dei costi e si complica se vengono dall'estero e sono fuori norma rispetto a quelli che viaggiano all'interno del paese. Il problema dei contenitori vuoti pone delle complicazioni logistiche non indifferenti per ovviare alle quali le nuove norme impongono l'omologazione dei container in quanto non in linea con le misure U.E. (Mahoney S., 1985).

Riprendendo il nostro schema iniziale, si può notare sulla base degli elementi considerati che costituiscono vantaggi competitivi nella globalizzazione del mercato, che influiscono sul commercio estero, che il flusso di traffico containers influisce sugli scambi commerciali ma che c'è un flusso bidirezionale fra un elemento e l'altro.

Si può affermare che ormai la containerizzazione sia giunta alla fase di maturità. Questo significa che nuovi protagonisti si stanno affacciando sulla scala mondiale e

tendono a cambiare proprio quelle che sono le correnti di traffico e quindi a influire sui sistemi portuali, i quali dovranno usufruire, per vincere la concorrenza internazionale, di sistemi che velocizzino le operazioni e dell'uso dell'informatica nelle modificazioni relative alle aree portuali.

Tenendo conto di tutti gli elementi sia di natura economica che tecnica si potrà intervenire su un sistema portuale.

PRINCIPALI RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BATTISTINI A., CAZZANIGA FRANCESSETTI D., "Porti e traffici nel mercato globale", ETS, Pisa 1993.

Containerisation International, Yearbook, London, 1993.

DAVIES J. E., *The theory of contestable markets its application to the liner shipping Industry*, Ottawa 1985.

EUROSTAT, *Commercio estero e bilancia dei pagamenti*, annuario statistico, 1993.

FLORE V. D., *I trasporti marittimi: teoria economica*, V. Bianco, Roma 1979.

GROSS R. O., *Economic Policies and Seaport*, Maritime Policy and Management, 1990 vol. 17.

HAMPTON J. J., *Economics of Ocean Transportation*, PGG Publishing New Jersey, 1991.

HARDLING A., KENDALL P. M. H., TAYLOR R. J., *The theory of Optimum Ship Size*, Associated Industrial Consultants, Neederland, Amsterdam 1971.

ICE, *Rapporto sul commercio estero*, Roma 1993.

ICE, *La struttura delle esportazioni italiane*, Roma 1989.

MARCHESE U., *Economie di scala della nave e dei porti in relazione alla gestione degli spazi litoranei*, Studi Marittimi n. 43.

PELCYNSKI Z., *The influence of general Cargo Quay Facilities on the cost of transport*, Danzica 1964.

VONA S., *Italy's Economic Policy and the Ems in* BIANCHI C., CASSAROSA C. (EDS) *The recent Performance of the Italian Economy Market out comes and state Policy*, Angeli, Milano 1991.

WORLD BANK, *The East Asia Miracle: Economic Growth an public Policy*, Washington D.C. 1992.