

Trasporti marittimi e porti nel mercato unico europeo e in Eurolandia

Ugo Marchese

PROFESSORE ORDINARIO DI ECONOMIA DEI TRASPORTI
UNIVERSITÀ DI GENOVA

1 Euro e dollaro

Per chi opera su un mercato mondiale nel quale la moneta base è il dollaro USA - come avviene nel caso dei trasporti marittimi, in particolare per l'industria armatoriale, ma anche per tutte le attività e professionalità attraverso la cui articolazione, per suo conto sempre più affinata, si snoda il sistema dei traffici marittimi internazionali - l'incognita principale è costituita dal rapporto che l'Euro avrà con il dollaro USA, e dalla sua evoluzione sia durante il periodo corrente sino alla cancellazione dei singoli segni monetari internazionali, sia, a maggior ragione, quando l'Euro si sarà sostituito a questi ultimi.

Al momento, la sola cosa che si può dire sull'argomento è che, con la crescente internazionalizzazione, in piena evoluzione, delle imprese dell'area marittima, in particolare dell'industria armatoriale, se e quando l'Euro sarà sopravvalutato rispetto al dollaro, la competitività, dal lato dei prezzi (dei noli) praticabili e sostenibili, delle attività marittime dell'U.E., sarà più debole; ma queste stesse imprese potrebbero trarre vantaggio da un ribasso di importanti voci di costo. Mentre se, e quando, avverrà il contrario, la competitività delle attività marittime dell'U.E. sarà rafforzata dal lato dei prezzi praticabili, ma le stesse attività potranno risentire negativamente del rincaro di non pochi costi importanti. Ogni cosa, in definitiva, essendo rinviata alla evoluzione che avrà una sorta di rapporto del tipo *terms of trade* delle attività marittime con il resto dell'economia, in conseguenza delle variazioni dei tassi di cambio Euro/dollaro USA; un rapporto in cui al numeratore figurano i prezzi in dollari (noli, servizi, etc.), e al denominatore, settore per settore, attività per attività, impresa per impresa, i costi sostenuti in dollari. Le attività e professionalità in cui il peso di tali costi è più alto saranno in grado di meglio neutralizzare le oscillazioni del cambio Euro/dollaro USA, comunque influenti pressoché per intero dal lato dei ricavi.

Il discorso fatto sinora vale anche per i porti, giacché, se questi ultimi possono quotare i prezzi in Euro, la moneta base degli acquirenti del prodotto delle loro attività è, e rimane, il dollaro. Un Euro sopravvalutato provoca un aumento dei prezzi stessi in termini di dollari, un Euro sottovalutato fa diminuire i prezzi in Euro tradotti in dollari.

È ancora il caso di aggiungere che, allo stato delle cose, due

The paper aims at pointing out the role of maritime and port industries of European Countries. A particular attention is paid to Italy within the global economic competition context.

Moreover, the paper stresses the importance for merchant fleets in running intermodal ports and terminals. In Italy, the lack of an important fleet is the reason why almost all terminals containers are run by foreign company (e.g. Genoa, Trieste and Taranto).

In this context, the recent law that establishes an off-shore register seems to result rather ineffective due to the choice of a fiscal discount based on taxable income and not on a more objective base (for all actors playing the global competition) such as the registered tonnage.

elementi addizionali vanno tenuti in conto, per il periodo fino al 31 dicembre 1998, per le attività produttive in generale, ma con riflessi particolarmente significativi per le attività legate ai traffici marittimi. Si tratta:

a) del grado di "conoscenza" e confidenza, rispettivamente del, e con, l'Euro, delle imprese marittime e degli operatori portuali. Una conoscenza e confidenza che, in Italia, sembrano essere generalmente in ritardo - ma resta da vedere fino a che punto questo ritardo è vero anche per industrie come la armatoriale - a causa del fatto che, per l'Italia, l'entrata, o l'ammissione, nell'Euro è più recente che per buona parte degli altri Paesi partecipanti;

b) la circostanza che, di qui al 31 dicembre 1998, i rapporti con l'Euro dei singoli segni monetari nazionali sono suscettibili di fluttuare e, comunque, di cambiare. Ed è tutt'altro che indifferente, per noi, l'eventualità che il risultato finale di tali cambiamenti porti a un Euro più alto o più basso espresso in lire.

È comunque certo che anche questi elementi addizionali accrescono la rilevanza della incognita più importante di tutte: quella, già menzionata, relativa al cambio Euro-dollaro USA e alla evoluzione dei rapporti finanziari fra Stati Uniti, da un lato, e U.E. ed "Eurolandia", dall'altro.

2 Competizione economica globale e concorrenza fra grandi rotte e aree di traffico

La competizione economica globale - come si dice sovente in Economia Regionale ai nostri giorni - è destinata sempre meno ad essere una concorrenza fra singole unità produttive, sia pure ancorate al territorio da una normale scelta localizzativa, e sempre più una concorrenza fra sistemi economici a base territoriale. Nel caso dei trasporti marittimi ciò comporta il passaggio da un mercato mondiale in cui la concorrenza è fra singole unità produttive, compagnie, gruppi armatoriali - pur in presenza degli accordi di Conference nel caso dei trasporti di linea - a un mercato mondiale in cui la concorrenza è:

a) fra grandi rotte di traffico, fra grandi rotte e rotte *thin* (minori), fra grandi rotte tutto-mare, fra servizi "giramondo" e "rotte pendulum" alternate e *landbridge* ferroviari, o fra grandi rotte completate da rotte feeder brevi e medie, nonché