

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

fra grandi rotte marittime e *landbridge*, rotte terrestri e condotte;

b) fra grandi aree e sistemi portuali, con il rispettivo retroterra. Come dire fra aree di traffico.

In questo quadro, per quanto concerne le aree portuali europee, spiccano, per importanza, processi in atto da decenni, come quello del graduale trasferimento degli epicentri del traffico mondiale via mare verso l'area dell'Estremo Oriente/Sud Est Asiatico/Pacifico, solo di recente frenato dalle crisi economiche e monetarie delle tigri dell'Asia; un processo che, comunque, ha portato le grandi rotte fra l'Europa e l'Asia - Pacifico ad essere le più dinamiche nel mondo, sia degli ultimi decenni sia nelle previsioni generalmente formulate; e - ancora - un processo che colloca il Mediterraneo - come area portuale e di traffico e come spazio per la localizzazione di attività produttive e investimenti - in una posizione centrale di particolare vantaggio rispetto al resto dell'U.E., proprio lungo le, già menzionate, grandi rotte più dinamiche del mondo degli ultimi decenni e nelle previsioni.

In questo quadro un grande confronto si profila e coinvolge l'Europa dell'Unione e di Eurolandia. La realizzazione di un *landbridge* ferroviario fra Los Angeles e New York ha, da alcuni anni, consentito alle grandi correnti di traffico fra l'area dell'E.O./Sud Est Asiatico/Pacifico e la concentrazione di aree metropolitane più forte del mondo, di affrancarsi dai limiti di larghezza imposti al naviglio dal passaggio attraverso il Canale di Panama, e di aprire gli orizzonti alle navi portacontainer Post-Panamax, di oltre 5000 teu, verso i 6000 teu di capacità e, ormai, verso gli 8000 teu, con forti economie di scala, guadagni di stabilità della nave stessa, e conseguente, marcata riduzione dei tempi di caricamento nei porti.

Ma resta il fatto che, fra Singapore e New York, si può viaggiare sia utilizzando la rotta dell'Oceano Pacifico e il *landbridge* ferroviario Los Angeles-New York, sia utilizzando le "rotte pendulum" Singapore (Oriente)-Mediterraneo, e Nord Europa-Nord America (Atlantico), con un insieme di collegamenti Sud-Nord Europa costituenti un articolato e intrecciato *landbridge*. Il tutto, all'incirca con gli stessi tempi di viaggio, ma, nel secondo caso, quello coinvolgente l'Europa, con il vantaggio di un percorso terrestre, notoriamente molto più costoso per chilometro di quello marittimo, assai più breve. Questo grande confronto si completa quando ci si rende conto che le due combinazioni anzidette si pongono, a loro volta, in competizione con i servizi tutto-mare delle navi "giramondo". Il quadro testé illustrato consente di farsi un'idea di quanto delicata ed importante diventi la politica portuale nell'U.E. e - soprattutto - di quanto diventi delicato e decisivo il ruolo delle infrastrutture di trasporto terrestre, specie ferroviario, che collegano i porti al comune retroterra europeo, e fra loro via terra.

Non cogliere questa prospettiva storica di valorizzazione dei porti mediterranei, per l'Europa, significa perdere il grande confronto fra percorso Singapore-New York via le "rotte pendulum" citate e il *landbridge* Europeo, e percorso Singapore-New York via Pacifico e *landbridge* americano.

Per questo è giusto dire che, se si fosse guardato all'Europa dal Mediterraneo anziché da Nord, nel delineare i grandi tratti delle reti transeuropee di trasporto, particolarmente nel caso delle cosiddette Alte Velocità ferroviarie, il disegno sarebbe del tutto differente da quello che si prospetta oggi; e la rete detta, più o meno propriamente, delle A.V. sarebbe stata concepita e delineata in modo integrato con quella dei Trasporti Combinati.

3 Evoluzione dei mercati marittimi e trasporti intermodali

La concorrenza fra grandi rotte e fra grandi aree di traffico a cui tende l'evoluzione dei mercati marittimi nella globalizzazione dell'economia spiega le ragioni dei forti elementi di novità che stanno sopravvenendo anche nel mondo dei modelli di gestione portuale e dei terminalisti. Come è, ad esempio, evidenziato dalla corsa ai terminali mediterranei, generalmente ai maggiori - in special modo ai grandi terminali italiani (Voltri, Cagliari, Trieste, Gioia Tauro, Taranto, etc.) - di organismi, enti, soggetti economici sia nord-europei sia (soprattutto) dell'Estremo Oriente e Australia, dalla port of Singapore Authority, alla P&O Ports, all'ECT di Rotterdam, all'Evergreen, per non citare che qualche esempio.

Ne sarebbe comprensibile tale insieme di fatti nuovi senza la anzidetta, profonda trasformazione intervenuta nella concorrenza sui mercati marittimi conseguentemente alla globalizzazione dell'economia.

A determinare tale profonda trasformazione della competizione globale contribuiscono:

- a) il formarsi di grandi alleanze, consorzi, joint ventures, fusioni, fra i principali operatori presenti sulle grandi rotte;
- b) la spinta irrefrenabile, da parte della nave o degli operatori del trasporto intermodale, ad acquisire la gestione dello stadio portuale del ciclo del trasporto. La cui concezione e interpretazione tende sempre più a collocare tale fase in una impostazione logistica del ciclo di trasformazione, trasporto e distribuzione dei prodotti;
- c) l'estensione del ciclo del trasporto controllato, o gestito, dalle imprese e dai gruppi armatoriali, a segmenti del trasporto terrestre, con punti di raccolta e smistamento del traffico nei terminali interni del trasporto intermodale (principalmente container, ma anche unità di carico del sistema roll on/roll off), con centri merci, interporti, autoporti, e così via;
- d) il conseguente sovrapporsi, nel comune retroterra di grandi rotte differenti, delle aree di traffico delle maggiori compagnie, gruppi, alleanze. Con le relative spinte all'ulteriore formazione, ancora, di alleanze, consorzi, etc.;
- e) l'altrettanto conseguente sovrapporsi delle aree operative delle Conferenze marittime, e lo sfumare del nolo via mare nel prezzo del servizio punto interno/punto interno;
- f) il formarsi sistematico degli *slot arrangements* fra consorzi e gruppi partecipanti alle alleanze e consorzi, con reciproca messa a disposizione di spazi e capacità di trasporto a bordo delle navi;
- g) il graduale formarsi, sulle maggiori rotte, di mercati con pochissimi, grandi, operatori (fino a 2, 3, 4, 10, 11), in luogo dei 15, 20, 25, fino a 40, 43, 44 soggetti, di medie (o medio

grandi) dimensioni;

h) il formarsi, fra i pochissimi soggetti presenti, di accordi di stabilizzazione dei noli (*stabilization agreements*) eventualmente dopo periodi di guerra dei noli stessi, su basi e modalità diverse dai noli conferenziati. E le Conferenze che prendono atto di tali accordi;

i) il formarsi di accordi speciali, per grossi quantitativi di traffico, fra i grandi operatori presenti dal lato dell'offerta e grandi caricatori, su basi di prezzo e modalità differenti da quelle previste dai noli conferenziati.

4 Ruolo del nuovo "registro internazionale" italiano e tassazione forfetaria

In questa situazione può sembrare singolare la circostanza che un Paese industriale avanzato come l'Italia si limiti ad assistere da spettatore alla corsa all'aggiudicazione dei suoi maggiori terminali marittimi del trasporto intermodale da parte di grandi operatori portuali e armatoriali internazionali; visibilmente subendo le scelte di questi ultimi, poco o nulla potendo fare per contribuire a determinarle.

In realtà, tutto ciò avviene in quanto manca l'elemento capace di fare da ponte, da connessione, fra la titolarità dei terminali dal punto di vista della nazionalità e i grandi centri e circuiti decisionali internazionali dei traffici marittimi. E ciò continuerà ad accadere fino a quando il Paese non riuscirà a ribaltare la tendenza alla "provincializzazione" della sua marina mercantile, con correlativa riduzione della consistenza del tonnellaggio.

Allo stato delle cose - e tenuto conto sia della realtà economica comparativa della flotta mercantile italiana sia (soprattutto) dei risultati regolarmente evidenziati dall'esperienza internazionale - il solo modo concreto ed efficace per uscire dalla situazione testé delineata sembra consistere nella costituzione, anche in Italia, di un proprio registro di libera immatricolazione navale, come ha già fatto pressoché la generalità degli altri Paesi marittimi, nonché dei Paesi dell'U.E. e di Eurolandia. Questi ultimi, infatti, hanno dato vita a registri bis, chiamati nazionali o internazionali, o registri "off-shore", che consentono a chi gestisce il naviglio in essi iscritto di operare in condizioni di costi fiscali, previdenziali, del lavoro e del capitale - nonché di libertà di movimento valutario - comparabili a quelle delle "bandiere ombra", o dei cosiddetti "registri aperti", come il Panamense, il Libanese, il Cipriota, etc.; ma con la differenza - particolarmente importante rispetto a qualcuno di questi ultimi (non a tutti) - di garantire l'osservanza più rigorosa delle condizioni di sicurezza del naviglio, della vita umana comuni e del lavoro a bordo, dettate dalla partecipazione a tutte le Convenzioni Internazionali riguardanti tali materie.

Com'è noto, l'Italia ha di recente costituito un "registro internazionale" di tale tipo, arrivando ultima nell'U.E. e fra i principali Paesi marittimi. Ma lo ha fatto nell'arretrata o inesistente condizione culturale economico-marittima che notoriamente affligge il Paese, chi comanda nella sua capitale, e il suo ceto politico. Non rendendosi conto, cioè, della circostanza che ciò che può contare e conta, in una situazione e in un

contesto evolutivo come quello poco sopra riferito, è di alimentare, nel Paese, la presenza di centri direzionali, centri armatoriali, punti significativi dei grandi circuiti internazionali del traffico, naviglio mercantile, vitalmente inseriti nelle grandi alleanze e nelle grandi combinazioni a scala mondiale, in guisa da consentire alla propria industria armatoriale una partecipazione da pari a pari a tali nuove forme di collaborazione internazionale. Cosa, questa, che è condizionata, nel contesto degli elementi in grado di determinarla, non solo e non tanto da sgravi fiscali, bensì, piuttosto, da una forte, radicale, e "trasparente" semplificazione fiscale. Come, ad esempio, è quella consentita dalla "tassazione forfetaria" su un elemento che non si discute o mette in dubbio, come le tonnellate di stazza lorda del naviglio. Le riduzioni del reddito imponibile "di riferimento" consentite dal "registro bis" italiano, comunque, privano sempre il sistema di trasparenza e semplicità, in quanto la valutazione del reddito complessivo al quale applicare la riduzione stessa rimane sempre materia malcerta, fatta di leggi confuse e problematiche da interpretare, da dimostrare, da "trattare". Una tassazione forfetaria sulle tsl, anche, eventualmente, di maggior peso finanziario, ma semplice, immediata e trasparente, ottiene, come l'esperienza di tutto il mondo dimostra, effetti ben diversi. Per dirla nel peggiore dei modi, ancora una volta, in Italia, si è preferita la via delle "mazzette" a quella della "trasparenza"; si è preferito, cioè, correre il rischio della via delle "tangenti" e rischiare il rifiuto di partecipare al sistema da parte di chi non intende avvalersi di giochi siffatti, piuttosto che adottare una misura oggettiva, indiscutibile e di tutta visibilità, come quella della "tassazione forfetaria" sul tonnellaggio.

Che, poi, in Italia, la mancanza di una cultura economica e marittima caratterizzante il ceto politico tenga il Paese ancora lontano dalla rimozione della situazione di emarginazione in cui si trova, lo dimostrano, da un lato, il faticoso iter parlamentare che il procedimento relativo al "registro internazionale" ha dovuto vivere; e - ancor più - dall'altro, la circostanza che, tuttora, in Parlamento, si cerchi di ridurre, anziché di potenziare, gli effetti di attrazione di centri decisionali e circuiti internazionali dei traffici, o di grandi iniziative marittime nel Paese. Come sta purtroppo avvenendo, invece, proprio in questi giorni, ad esempio, con una proposta di legge, che in un settore in cui operano colossi internazionali del genere di quelli croceristici, si propone di impedire alle navi italiane di ospitare case da gioco a bordo, quando sono fuori dalle acque internazionali. Come dire che chi vuole gestire e realizzare grandi innovazioni e iniziative nell'ambito del trasporto internazionale di persone - questo è appunto il campo croceristico mondiale dei nostri giorni - tutto può fare fuorché localizzarsi in Italia. Con quali benefici, per un Paese come l'Italia che, nel settore croceristico, ha sempre avuto uno dei suoi elementi di punta - e che, di conseguenza, deve impegnarsi in massima misura per non restare tagliati fuori dai centri vitali di creazione e di controllo delle grandi iniziative internazionali - è facile immaginare.

Quella delle case da gioco a bordo è un'opportunità, o una possibile opzione, di cui nessun gruppo internazionale e nes-

sun operatore di grandi dimensioni, può permettersi di fare a meno, nello sforzo costantemente rivolto a prefigurare e interpretare le esigenze, molteplici e diversificate, del mercato mondiale.

Un mercato nel quale, specialmente in un mercato dell'informazione (generalizzata e in tempo reale) come quella dei nostri giorni, chi bara al gioco paga perdendo alleati e clienti; e chi non sta alle regole del fairplay viene inesorabilmente isolato. Ma anche un mercato in cui la concorrenza si sviluppa attraverso le innovazioni, la differenziazione e la qualità del servizio; e chi è impedito nelle proprie possibilità di azione a tutto campo viene altrettanto inesorabilmente scartato.

Non è certo ostinandosi ottusamente a demonizzare il mercato sulla scorta di una arretrata condizione culturale; non è certo con Crociate da Prodi Anselmi contro i casinò galleggianti; non è certo con i "no" fieramente profferiti, a mascella contratta, nei confronti di provvedimenti come la tassazione forfetaria; non è certo con i ripensamenti da Sanculotti dal facile moralismo a spese altrui, per chi lo preferisce, da

Piagnoni in edizione "fine Millennio", che si costruisce (e si crea lo spazio per) una grande industria armatoriale e per una grande marina mercantile in grado di riportare il Paese nei maggiori circuiti internazionali del traffico marittimo dell'era della competizione economica globale; con la creazione di valore aggiunto e di occasioni di lavoro, e con le massicce ricadute sull'economia e le capacità di lavoro del Paese, che questa operazione porta con sé.

Nelle pagine precedenti è riportata, riveduta e considerevolmente ampliata, una relazione, con lo stesso titolo, predisposta da chi scrive per il convegno "Conseguenze ed esigenze derivanti dall'introduzione dell'Euro e dall'avvio dell'Unione Economica e Monetaria" organizzato dall'Istituto di Politica Economica dell'Università di Genova, tenutosi a Genova il 28-29 maggio 1998.