

MAFALDA MARENCO

SUI RAPPORTI TRA GEOGRAFIA ECONOMICA ED ECONOMIA INTERNAZIONALE

E' fuor di dubbio che il rapporto tra analisi economica e analisi geografica in senso stretto, che ha già prodotto una feconda collaborazione scientifica come nel caso delle discipline dell'economia urbana e dell'economia regionale, debba essere rivisitato, allargato ed approfondito, in particolare per quanto riguarda l'economia internazionale e, soprattutto, per i problemi concernenti la localizzazione spaziale delle attività economiche. Fino ad oggi, infatti, l'analisi economica *standard* ha tenuto conto dello studio geografico della localizzazione spaziale dei fattori della produzione solo in misura limitata. Per quanto concerne il filone centrale della teoria del commercio internazionale, i vari paesi sono stati interpretati come punti privi di dimensione, trascurando lo spazio economico, quello politico e la stessa storia delle loro economie; sono molti, inoltre, gli studi in cui si assume che nelle relazioni tra paesi non esistano costi di trasporto.

Oggi questo tipo di approccio privo di riferimenti tanto storici che geografici manifesta tutti i suoi limiti grazie a un volume di Paul Krugman, dal titolo significativo *Geography and Trade* (1991), e a un saggio dello stesso studioso, comparso nello stesso anno (*Increasing Returns and Economic Geography*), che tratta di analoghi argomenti. Non è azzardato affermare che in questi scritti l'autore, in relazione ai fenomeni localizzativi delle attività economiche, pone le basi di un metodo di studio completamente nuovo, fondato su una metodologia formalizzata in modo rigoroso, per quanto semplice. Superando i metodi tipici delle teorie del commercio internazionale di taglio neoclassico, in cui alla geografia viene riservato soltanto un ruolo marginale, Krugman propone un approccio che tenga conto delle caratteristiche degli eventi economici del mondo reale. A partire dagli anni '80 gli sviluppi più avanzati della moderna teoria dell'organizzazione industriale hanno consentito di incorporare nei modelli del commercio internazionale fenomeni quali le economie di scala e l'esistenza di forme di mercato diverse dalla libera e perfetta concorrenza. In questo quadro di maggiore realismo conseguente all'applicazione dei modelli derivati dall'economia industriale, è possibile riconsiderare gli elementi spaziali tipici dell'analisi geografica.

In forza di questi argomenti, Krugman (*Increasing Returns and Economic Geography*, 1991), inserisce le tecniche della geografia economica all'interno dei modelli formali di economia internazionale, in quanto non può certo essere considerata soddisfacente sotto il profilo euristico un'analisi economica che consideri i paesi co-

me regioni perfettamente omogenee al loro interno, trascurandone le effettive connotazioni di carattere spaziale, demografico ed anche storico. Riprendendo l'analisi marshalliana relativa alla interpretazione delle ragioni della localizzazione spaziale di un'industria in termini di esternalità economiche, l'autore si propone, anche attraverso l'impiego degli strumenti dell'analisi geografica, di studiare le motivazioni della concentrazione industriale in una specifica regione di un paese piuttosto che in un'altra: viene così a determinarsi un «centro» industriale propulsivo, mentre le rimanenti regioni fungono da «periferia» agricola. Le economie esterne generalizzate, e non più le economie specifiche di un'industria particolare (come invece proponeva l'analisi derivata da Marshall), danno origine al sorgere di un modello di concentrazione geografica delle industrie manifatturiere nelle regioni che esprimono una domanda più elevata, concentrazione giustificata dalle possibilità di risparmio in termini di costi di trasporto, oltre che dai vantaggi derivanti dalle economie di scala. In presenza di mercati di concorrenza imperfetta nonché di rendimenti crescenti e in particolare, come osserva Krugman (*Geography and Trade*, 1991), nel caso in cui i rendimenti crescenti assumano la forma di economie esterne, i fenomeni di concentrazione e di diffusione spaziale rivestono un carattere fortemente indeterminato; la storia dell'economia di un paese non può quindi essere trascurata, come fa invece la maggior parte degli autori che operano all'interno del filone centrale dell'analisi economia moderna (*mainstream economics*), in quanto essa ha a che fare tanto con le ragioni per cui esistono paesi ricchi e paesi poveri, quanto con le aspettative che si sviluppano nel sistema economico. La storia conta (*history matters*) soprattutto perché concorre a determinare la localizzazione delle imprese in altre regioni o città, dove poi verranno rafforzate dal fenomeno delle economie di scala.

Un ulteriore elemento che a questo punto entra prepotentemente nel campo dell'analisi economica sono i costi di trasporto, spesso trascurati dagli studiosi, soprattutto allo scopo di non complicare eccessivamente i modelli. E' pur vero che alcuni studiosi di rapporti commerciali tra paesi ne tengono conto, come Dornbusch, Fischer e Samuelson nel fondamentale modello relativo al *continuum* (1977). All'interno della gamma infinita di beni indicizzati in base ai loro costi comparati (*continuum* di beni prodotti nella versione ricardiana), in questo modello l'esistenza dei costi di trasporto fa emergere la categoria delle merci *non traded*. Si tratta di quelle merci che non possono essere oggetto di commercio internazionale a causa dell'esistenza dei costi di trasporto, i quali, incidendo sul prezzo, tolgono ad esse competitività con gli analoghi prodotti di altri paesi per i quali il costo di produzione diretto è più basso o i costi di trasporto incidono in misura meno rilevante. In un successivo modello che tratta di analoghi problemi in chiave neoclassica, gli autori, tuttavia, accolgono l'ipotesi dei costi di trasporto pari a zero (Dornbusch, Fischer e Samuelson, 1980).

In tempi recenti, un modello che prevede l'esistenza dei costi di trasporto ed impiega strumenti anche di carattere geografico è quello ricardiano di Rauch (1991), nel quale viene analizzato il volume di scambio delle diverse merci, mettendo in luce come il commercio internazionale abbia la capacità di attrarre le attività economiche verso i porti a causa del risparmio che tale localizzazione permette di realizzare in termini di costi di trasporto rispetto alle zone interne. Ne deriva una nuova distribuzione spaziale di uomini e di attività, la quale rappresenta il vantaggio geografico di cui si dice nel titolo dell'articolo: l'incidenza demografica, l'ammontare dei salari, le rendite urbane si riducono via via che ci si allontana dalla co-

sta e ci si rivolge all'interno di un paese, con l'avvertenza che le città rappresentano le unità di base dell'organizzazione spaziale considerata.

Anche Lorenz (1992) si colloca tra gli studiosi che sottolineano come la teoria tradizionale del commercio internazionale, considerando l'economia mondiale come formata da un aggregato atomistico di piccoli paesi, trascuri l'importanza delle economie di scala e dei costi di trasporto, che costituiscono invece un elemento fondamentale della teoria della localizzazione. Questo autore, utilizzando gli strumenti forniti da Krugman nel suo lavoro *Geography and Trade* (1991) e alla luce della teoria dello sviluppo dei centri di gravità di Predoehl (1971), rilegge la realtà economica mondiale in termini di economia multicentrica, mettendo in evidenza i vantaggi dell'agglomerazione. Partendo da un'economia mondiale monocentrica, con la Gran Bretagna che funge da fulcro rispetto a tutta l'Europa occidentale, Predoehl giunge ad un'economia mondiale policentrica con gli Stati Uniti, il Giappone ed i paesi di industrializzazione recente che svolgono il ruolo di soggetti economici internazionali. Impiegando la teoria dei centri di gravità, Lorenz osserva quindi come le vecchie aree centrali abbiano riaffermato la loro importanza e siano divenute anche centri di gravità per le aree periferiche, come è il caso dei paesi di nuova industrializzazione. La concentrazione geografica della produzione non si fonda più sui prodotti basati sulle risorse esistenti, poiché essi sono stati sostituiti dai complessi tecnologici industriali e dai *networks*, che hanno preso il loro posto e che offrono vantaggi fondamentali di agglomerazione anche in termini di economia di scala.

L'approccio descritto in questa nota permette di coniugare l'analisi economica del commercio estero con la considerazione degli elementi spaziali propria della geografia economica, aprendo nuove prospettive in termini di integrazione tra discipline che hanno spesso proceduto lungo sentieri paralleli. Nel corso degli anni '80 l'impiego degli strumenti analitici più avanzati prodotti nell'ambito della moderna teoria dell'organizzazione industriale ha dato vita alla nuova teoria del commercio internazionale basata sulla presenza, nei rapporti tra paesi, di fenomeni di economie di scala e di forme di mercato non perfettamente concorrenziali. Oggi siamo probabilmente di fronte ad una svolta ulteriore con la nascita di nuove sinergie. In questo contesto, gli studi in materia di localizzazione delle attività economiche e di economia internazionale sono destinati a ricevere nuovo impulso e a dar corpo a un nuovo filone, dove la considerazione delle economie di scala e dei costi di trasporto rappresenti un elemento fondamentale dell'analisi, permettendo di elaborare nuove interpretazioni scientifiche caratterizzate da un'aderenza alla realtà maggiore di quanto non sia stato nel passato.

BIBLIOGRAFIA

- DORNBUSCH R., FISCHER S. e SAMUELSON R., *Comparative Advantage Trade and Payments in a Ricardian model with a Continuum of Goods*, in «Amer. Econ. Rev.», Nashville, 1977, pp. 823-839.
- DORNBUSCH R., FISCHER S. e SAMUELSON R., *Heckscher-Ohlin Trade Theory with a Continuum of Goods*, in «Quarterly Journ. of Economics», Cambridge, Mass., 1980, pp. 203-224.

- KRUGMAN P., *Geography and Trade*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1991.
- KRUGMAN P., *Increasing Returns and Economic Geography*, in «Journ. of Political Econ.», Chicago, 1991, pp. 483-499.
- LORENZ D., *Economic Geography and the Political Economy of Regionalization: The Example of Western Europe*, in «Amer. Econ. Rev.», Nashville, 1992, pp. 84-87.
- PREDOEHL A., *Aussenuwirtschaft*, II ediz., Gottinga, Vandenhoeck e Ruprecht, 1971.
- RAUCH J., *Comparative Advantage, Geographic Advantage and the Volume of Trade*, in «The Econ. Journ.», Londra, 1991, pp. 1230-1244.

ON THE RELATIONSHIPS BETWEEN ECONOMIC GEOGRAPHY AND INTERNATIONAL ECONOMICS. - Recent works by P. Krugman and others give rise to an integration, joining spatial analysis to models of international trade. Focusing on increasing returns, transport costs and concentration effects, the new approach describes in more realistic terms the market conditions prevailing in modern international trade.