

GIUSEPPE ROCCA

GLOBALIZZAZIONE, REGIONALIZZAZIONE E SPAZIO RELAZIONALE IL CASO DELLE ROTTE MARITTIMO-COMMERCIALI TRA GENOVA, L'EUROPA E LE AMERICHE

Premessa. – I modelli di competitività economica a scala regionale, pur individuando interessanti scenari di gerarchizzazione territoriale, non sempre riescono ad offrire una visione completa degli aspetti relazionali del fenomeno che si intende studiare. Infatti se, a prima vista, lo schema ottimale di riferimento per l'analisi delle interdipendenze spaziali di tipo infrasistemico e intersistemico potrebbe partire dall'impostazione di «matrici per flussi», allo scopo di ricavarne le «reti» alimentate dagli stessi flussi, nonché le diverse interazioni e il loro modificarsi nel tempo, tale metodologia presenta però alcune difficoltà che, nel caso dello spazio marittimo-commerciale, sono legate anzitutto al reperimento di dati completi di flusso per origine e destinazione riferiti a tutte le rotte alimentate dagli scali portuali che interagiscono in un determinato ambito marittimo. Volendo seguire questo tipo di approccio le barriere diventano poi ancora più ardue qualora si vogliano utilizzare dati riferiti ad epoche passate, anche se relativamente recenti, a causa di rilevazioni spesso carenti, oppure impostate secondo criteri metodologici diversi e quindi tali da non permettere di poter giungere a corrette comparazioni temporali.

Senza aver la pretesa di pervenire ad un'analisi portuale di tipo sistemico, per i motivi anzidetti, si è voluto comunque dar corso ad un primo tentativo di analisi relazionale, riferita ad un ambito marittimo-commerciale che vede come testimone privilegiato lo scalo portuale genovese. Secondo tale ottica, se da un lato è vero che si riesce ad individuare soltanto alcuni aspetti legati ai processi di globalizzazione e di regionalizzazione in atto sulla scena mondiale, dall'altro la completezza di dati spazio-temporali, anche se circoscritti alle relazioni instaurate da un solo luogo geografico (scelto però tra quelli di particolare rilievo nazionale e internazionale) permette di giungere all'interpretazione e alla verifica di alcune importanti «tendenze» nelle trasformazioni in corso di svolgimento.

Nell'impostazione dello studio specifico delle rotte marittimo-commerciali legate a Genova ci si è basati pertanto sui dati di flusso offerti dal Consorzio Autonomo del Porto (CAP), considerati attraverso il calcolo di medie triennali riguardanti la struttura delle correnti di traffico (distinta a sua volta per aggregati politici, per «fronti» marittime e per porti): tutto ciò ha permesso poi di poter analizzare le trasformazioni intervenute in tali correnti tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90.

Dal modello «centro-periferia» al modello «globale-locale». – A partire dall'età moderna i processi di trasformazione dell'economia mondiale si sono manifestati attraverso alcuni momenti distinti, che alle origini vedono un primo episodio di integrazione nella politica espansionistica attuata da Spagna e Portogallo nei confronti dell'America centro-meridionale. Infatti, se agli inizi dell'età moderna i traffici mondiali si concentravano entro un'area centrale atlantica, dominata da Europa e America Latina, a cui si contrapponeva un'area esterna, sostanzialmente estranea agli scambi commerciali a scala intercontinentale, in seguito, con l'indebolirsi dell'egemonia ispano-lusitana, il sistema economico mondiale si è trasformato da monopolare in multipolare, per il progressivo affiancarsi all'Europa occidentale di altre realtà territoriali ad elevato potere decisionale, costituite dagli Stati Uniti prima e dal Giappone dopo, ambito relazionale a cui si contrapponeva una vera e propria *periferia* ad esso subordinata. Infine, se con l'ultimo dopoguerra la scena mondiale è stata dominata da una struttura bipolare, per il contrapporsi dei due blocchi (quello dei paesi ad economia capitalista, operanti nella sfera politica ed economica degli Stati Uniti, e quello dei paesi ad economia pianificata socialista e comunista, agenti nell'orbita dell'Unione Sovietica, ma comunque contrassegnati al loro interno da connotazioni assai evidenti di «centro-periferia»), durante gli anni '80 e '90 è andata delineandosi in maniera sempre più marcata una terza realtà geo-economica, la *semi-periferia*, costituita dai paesi «emergenti», territori direttamente o indirettamente coinvolti nelle reti definite da flussi ad elevata mobilità di persone, beni e informazione dal centro verso la periferia e viceversa, e pertanto ambiti spaziali privilegiati nel favorire l'irrobustirsi dei processi di globalizzazione in atto (Knox e Agnew, 1996).

Il fenomeno della globalizzazione è comunque strettamente legato a quello della «competitività internazionale» più a livello d'impresa che di Stato. Non a caso, se da un lato le grandi imprese, per rispondere alla domanda internazionale e in certi casi orientarla, attuano le loro strategie produttive localizzando la produzione nei diversi paesi, dall'altro anche le medie e piccole imprese, che spesso non hanno la possibilità di produrre in più paesi, devono ormai elaborare le loro strategie in funzione della concorrenza internazionale, originando così processi di globalizzazione accelerati dalla deregolamentazione della mobilità dei capitali e dalla possibilità di stabilire relazioni economiche con sistemi un tempo chiusi al regime di mercato.

Come osserva Gérard Lafay, la forma più recente di internazionalizzazione è la rete d'impresa: infatti, «piuttosto che creare filiali controllate da un sistema fortemente strutturato e gerarchizzato, diventa sempre più conveniente allacciare rapporti contrattuali con i *partners* che sorgono all'interno dei paesi d'insediamento, di solito nei paesi in ascesa industriale. Il sistema di *partnership* presenta molteplici vantaggi poiché permette contemporaneamente di ridurre gli apporti di capitale e il numero di quadri espatriati, di gestire le problematiche nazionali e di integrarsi meglio nel contesto locale. Ai vecchi modelli d'impresa multinazionale si aggiungono così relazioni più flessibili, facilitate dallo sviluppo accelerato dei mezzi di comunicazione che modificano, a loro volta, i flussi del commercio internazionale» (Lafay, 1998, p. 42). In altre parole, la grande impresa di tipo «fordista», un tempo concepita per la produzione di massa, viene sostituita con una rete di imprese, estesa su scala mondiale, al cui interno si vengono progressivamente a stabilire le più svariate relazioni, inquadrabili in sistemi di *partnership*, sia di tipo esterno (come nel caso delle *joint ventures*) che di tipo interno (come nel caso del *franchising*).

Ancora Lafay non si esime dal sottolineare che la logica delle imprese non è la stessa di quella seguita dagli Stati, in quanto le prime, disponendo di una visione

globale immediata della prevedibile evoluzione dei mercati e delle condizioni di costo, «prenderanno in considerazione solo il proprio interesse localizzando la produzione, direttamente o indirettamente, all'interno dei diversi paesi. Quindi, la nozione di «sistema produttivo nazionale» tenderà a fondersi all'interno di un solo e unico «sistema produttivo mondiale» (Lafay, 1998, p. 44), in una realtà in cui gli Stati dovranno limitarsi a scegliere ed applicare quegli strumenti di politica macroeconomica capaci di rendere i rispettivi territori nazionali particolarmente appetibili alle imprese in cerca di nuovi investimenti (Sassen, 1997, pp. 22-27).

Il motivo fondamentale per cui la competitività internazionale è oggetto di crescente attenzione da parte degli studiosi è quasi sicuramente costituito dal rapidissimo sviluppo registrato dal commercio internazionale a partire dall'ultimo dopoguerra ad oggi (Rocca, 1997; 1998) (1). Nell'analisi di questo fenomeno geo-economico vi sono però due punti da considerare: anzitutto il fatto che la competitività internazionale è essenzialmente un concetto dinamico, per cui qualora si dovesse non tener conto di tale aspetto si rischierebbe di interpretare immagini distorte; in secondo luogo, i risultati di un qualunque processo economico devono essere valutati in funzione delle condizioni di partenza. Così, volendo considerare le variazioni di competitività registrate da alcuni importanti sistemi geo-economici mondiali durante il decennio 1983-93, un apposito diagramma (elaborato sulla base di valori in dollari a prezzi costanti) ci permette di conoscere lo sforzo (espresso sull'asse delle ordinate dallo scostamento del tasso di incremento medio annuo delle esportazioni di un dato paese rispetto al tasso di incremento medio annuo del totale delle esportazioni mondiali) compiuto da quel paese per guadagnare determinate quote di mercato (indicate sull'asse delle ascisse) (fig. 1).

Nel caso analizzato, si possono individuare tre gruppi di paesi: un primo gruppo (Australia, Messico, Brasile, Gran Bretagna), costituito da economie che hanno avuto perdite o guadagni (di livello comunque assai modesto!) nelle loro quote di mercato mondiale, venendosi così a trovare all'incirca nella stessa posizione in cui si trovavano dieci anni prima; un secondo gruppo (Italia, Corea del Sud, Francia) indica paesi che hanno conseguito guadagni, anche se non molto elevati, partendo da posizioni assai differenti; infine, un terzo gruppo (Stati Uniti, Giappone, Germania) evidenzia economie che hanno guadagnato parecchio, favorite in parte dalla rivalutazione delle rispettive monete e in parte dalle condizioni di vantaggio nei riguardi dei paesi produttori di materie prime da cui si approvvigionavano.

La competitività internazionale viene spesso misurata, come del resto si è visto finora, in termini di «quote» sul mercato mondiale, facendo di norma riferimento alle variazioni intertemporali registrate dal rapporto che intercorre fra esportazioni proprie di uno Stato o di un'impresa (multinazionale o transnazionale) e il totale delle esportazioni mondiali. Un'altra modalità di valutazione, che costituisce l'oggetto principale di questo contributo, può essere invece costituita dalle rotte commerciali ma-

(1) A tal riguardo, uno studio recente osserva: «I tassi medi annuali di crescita delle esportazioni totali si sono mantenuti costantemente al di sopra di quelli, già elevatissimi, del PIL mondiale: anzi, mentre dopo la caduta prodottasi fra il 1973 e il 1985 a causa delle crisi energetiche e della recessione mondiale i tassi di aumento del PIL sono rimasti ancorati al 3-4% medio annuo, quelli delle esportazioni sono risaliti oltre il 6% e di conseguenza i mercati internazionali hanno acquisito un'importanza relativamente crescente rispetto a quelli nazionali: per taluni paesi, come per esempio i Paesi Bassi o Singapore, le esportazioni superano il 50% del PIL. Essere competitivi sui mercati internazionali diviene sempre più, quindi, una questione molto importante, se non decisiva» (Martelli, 1998, pp. 111-112).

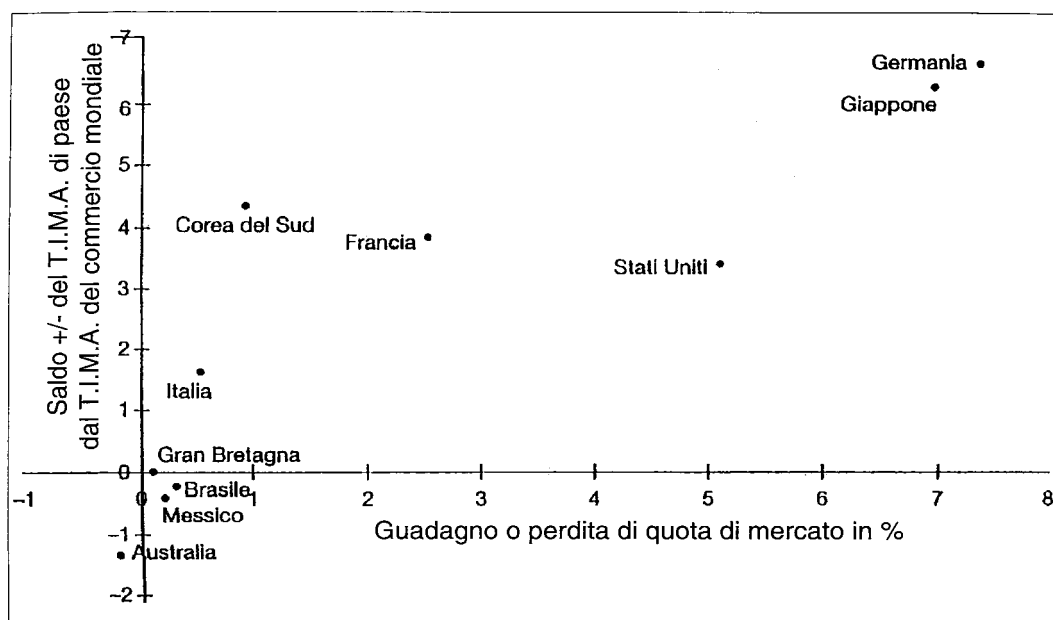


Fig. 1 – *Variazioni delle posizioni competitive relative di alcuni paesi nel decennio 1983-93*

Fonte: nostra elaborazioni su dati OCSE

ritime (nel nostro caso specifico quelle tra il porto di Genova, l'Europa e le Americhe) e dalle loro trasformazioni nel tempo. Infatti, attraverso il rafforzamento delle rotte è possibile in qualche misura stabilire il parallelo incremento di competitività e conseguentemente l'innescarsi di processi tendenti alla globalizzazione o al rafforzamento della dimensione «locale» (Micossi, 1997, pp. 130-132).

Considerando che oggi la scala dimensionale del «locale» può essere estesa fino ad un ambito infracontinentale, i traffici che mettono in relazione lo scalo genovese con gli altri porti permettono di osservare un parallelo sviluppo delle interazioni spaziali, sia ad un livello locale di dimensione macroregionale (che nel caso in esame riguarda non soltanto i movimenti tra il porto ligure e gli altri scali nazionali, ma anche quelli con i porti appartenenti alle diverse fronti marittime europee), sia a livello globale (che nel caso in esame è riferito ai movimenti di tipo oceanico nei confronti di ambiti extraeuropei). Così, se in termini del tutto generali si considerano le trasformazioni registrate dalla struttura per macro-aree di provenienza e di destinazione del traffico complessivo del porto di Genova tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, si osserva anzitutto che l'incidenza percentuale del continente asiatico si è drasticamente ridotta dal 49% al 10%, mentre quella del continente africano è aumentata dal 14% al 36%; i movimenti complessivi con le Americhe si sono indeboliti, soprattutto in termini assoluti, mentre quelli all'interno dell'Unione Europea e con gli altri porti italiani si sono notevolmente rafforzati. Nello stesso intervallo di tempo, le tipologie di traffico generate dal capoluogo ligure si sono anch'esse modificate: infatti, se da un lato l'incidenza percentuale dei movimenti costituiti da rinfuse liquide si è ridotta dal 69% al 54% del traffico complessivo, quella riferita al trasporto containe-

Tab. 1 – *Il traffico complessivo dello scalo genovese con i porti delle fronti marittime europee alla metà degli anni '70 e degli anni '90 (valori in migliaia di t)*

Porti e Fronti	1974-76	%	1994-96	%
Novorossijsk (Russia)	685,4	19,9	1.924,4	26,9
Batumi (Russia)	604,8	17,6	—	—
Odessa (Ucraina)	248,3	7,2	453,8	6,3
Costanza (Romania)	156,1	4,5	—	—
Ždanov (Mariupol) (Ucraina)	106,6	3,1	—	—
Tuapse (Russia)	—	—	548,9	7,7
Istanbul (Turchia)	—	—	104,5	1,5
Berdjansk (Ucraina)	—	—	82,2	1,2
Altri scali (1)	31,4	0,9	250,6	3,5
<i>Fronte del Mar Nero</i>	<i>1.832,6</i>	<i>53,2</i>	<i>3.364,4</i>	<i>47,1</i>
Barcellona (Spagna)	225,0	6,5	—	—
Marsiglia-Fos (Francia)	124,4	3,6	669,1	9,4
Eleusis-Pireo (Grecia)	40,9	1,2	116,1	1,6
Valencia (Spagna)	40,5	1,2	—	—
Sète (Francia)	25,1	0,7	—	—
Bastia (Francia)	23,9	0,7	—	—
Gibilterra (Gran Bretagna)	—	—	171,6	2,4
La Valletta (Malta)	—	—	168,2	2,4
Tarragona (Spagna)	—	—	138,5	1,9
Algeciras (Spagna)	—	—	122,6	1,7
Altri scali (1)	42,2	1,2	542,0	7,6
<i>Fronte mediterranea</i>	<i>522,0</i>	<i>15,2</i>	<i>1.928,1</i>	<i>27,0</i>
Fowey (Gran Bretagna)	101,5	2,9	—	—
Liverpool (Gran Bretagna)	—	—	259,2	3,6
Glasgow (Gran Bretagna)	—	—	50,8	0,7
Milford Haven (Gran Bretagna)	—	—	43,6	0,6
Setúbal (Portogallo)	—	—	33,7	0,5
Dublino (Rep. Irlanda)	—	—	27,7	0,4
Carino (Spagna)	—	—	27,7	0,4
Altri scali (1)	59,2	1,7	143,8	2,0
<i>Fronte atlantica</i>	<i>160,7</i>	<i>4,7</i>	<i>586,5</i>	<i>8,2</i>
Rotterdam (Paesi Bassi)	481,7	14,0	58,5	0,8
Amburgo (Germania)	72,8	2,1	—	—
Anversa (Belgio)	61,2	1,8	145,2	2,0
Sture (Norvegia)	—	—	430,0	6,0
Londra (Gran Bretagna)	—	—	179,5	2,5
Immingham (Gran Bretagna)	53,9	0,8	—	—
Altri scali (1)	37,9	1,1	149,5	2,1
<i>Fronte del Mare del Nord</i>	<i>653,6</i>	<i>19,0</i>	<i>1.016,6</i>	<i>14,2</i>
Danzica (Polonia)	192,2	5,6	—	—
Stettino (Polonia)	30,0	0,9	—	—
Copenaghen (Danimarca)	23,4	0,7	—	—
Gdynia (Polonia)	20,0	0,6	—	—
Klaipeda (Lituania)	—	—	42,0	0,6
Haraholmen (Svezia)	—	—	37,0	0,5
San Pietroburgo (Russia)	—	—	23,2	0,3
Altri scali (1)	9,8	0,3	149,4	2,1
<i>Fronte baltica</i>	<i>275,4</i>	<i>8,0</i>	<i>251,6</i>	<i>3,5</i>
<i>Fronti europee (Italia esclusa)</i>	<i>3.444,3</i>	<i>100,0</i>	<i>7.147,2</i>	<i>100,0</i>

(1) scali il cui traffico complessivo con Genova non supera 20.000 t in almeno uno dei due trienni

Fonte: nostra elaborazione su dati CAP di Genova

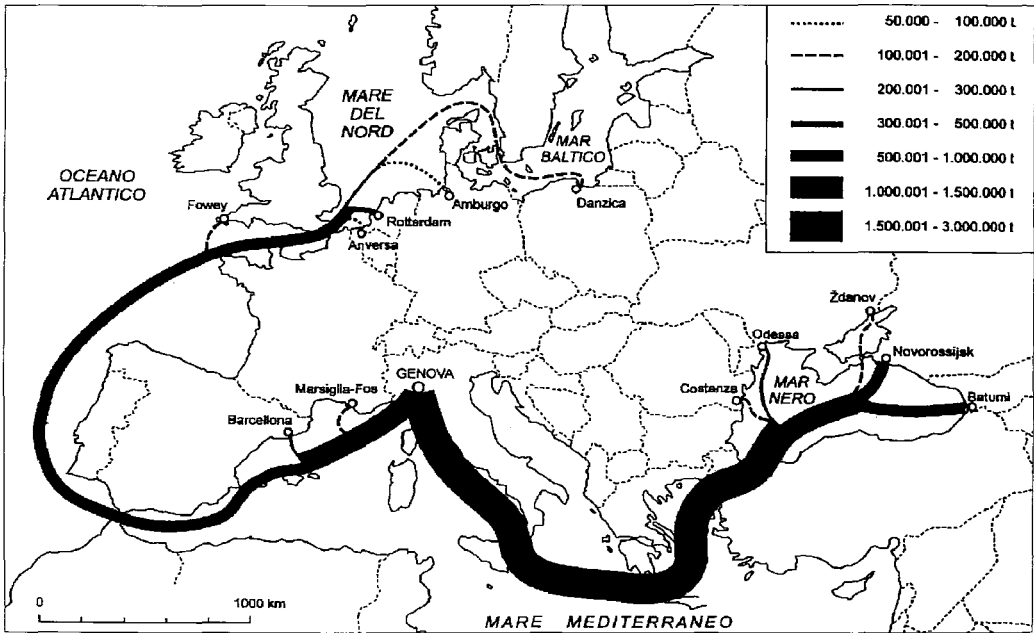


Fig. 2 – Il traffico complessivo dello scalo genovese con i porti delle fronti maritime europee alla metà degli anni '70 (valori in t)

Fonte: nostra elaborazione su dati CAP di Genova

rizzato è aumentata dal 4% al 13%, evidenziando l'importanza del ruolo svolto dall'innovazione nel trasporto di merci via mare.

Le rotte marittimo-commerciali tra Genova e l'Europa. – Intorno alla metà degli anni '90 la maggior parte del traffico complessivo dello scalo ligure con il resto dell'Europa riguardava le relazioni marittime con gli altri porti del Mediterraneo e del Mar Nero, in considerazione del fatto che gli sbarchi e gli imbarchi (i primi di grandezza notevolmente superiore ai secondi) erano quasi interamente costituiti da «merce alla rinfusa», prevalentemente importata dai paesi dell'ex Unione Sovietica, dalla Francia meridionale e dai paesi del Nordafrica. Sotto il profilo merceologico emergevano poi i prodotti petroliferi, provenienti dai porti libici ed algerini, da quelli francesi di Marsiglia (Lavera e Fos sur Mer), Sète e La Nouvelle, nonché dagli scali un tempo sovietici ubicati sul Mar Nero (Novorossijsk, Tuapse e Odessa).

Considerato sempre a livello infraregionale europeo, il porto di Genova ha registrato forti sviluppi nelle sue relazioni marittime con la maggior parte degli scali di tale area, sia nel caso di forme di trasporto tradizionali, sia con riguardo a forme più innovative. Infatti, nel periodo di tempo compreso tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, se da un lato il movimento complessivo medio annuo delle merci caricate e scaricate alla rinfusa è andato via via diminuendo (passando da 50 a 30 milioni di t), dall'altro, circoscrivendo l'analisi al solo ambito europeo, quando si esclude la Fronte baltica (che, nello stesso intervallo di tempo, ha registrato un calo del 50%, passando da 278 a 150 mila tonnellate), si osserva che le correnti di traffico alla rinfusa che legano biunivocamente Genova ai porti delle altre fronti maritime

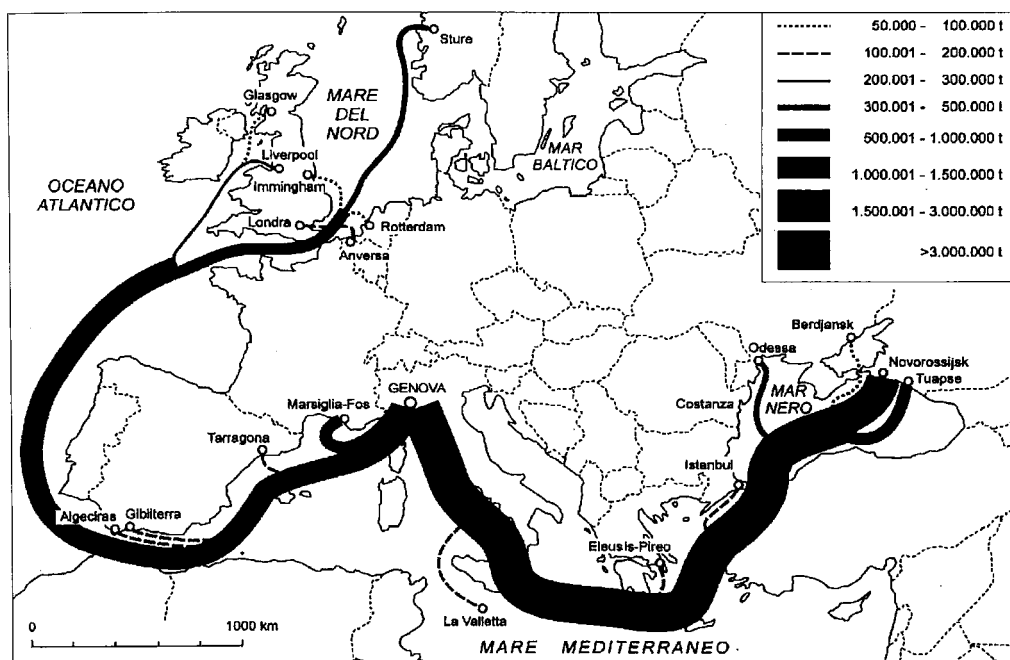


Fig. 3 – Il traffico complessivo dello scalo genovese con i porti delle fronti maritime europee alla metà degli anni '90 (valori in t)

Fonte: nostra elaborazione su dati CAP di Genova

europee, si sono notevolmente rafforzate: in particolare quella mediterranea è passata da 1,6 a 3,3 milioni di tonnellate, quella atlantica (europea) da 135.000 a 549.000 t e quella costituita dai porti del Mar del Nord da 624.000 a 982.000 t. Con un andamento pressoché analogo, nel solo triennio 1994-96, il traffico containerizzato tra Genova e gli altri porti dell'Europa occidentale è aumentato da 123.000 a 752.000 t.

Passando ora a considerare le variazioni registrate nella composizione del traffico complessivo dello scalo genovese con gli altri Stati europei, si osserva che i movimenti con i paesi dell'Unione Europea (considerati per motivi di comparazione nell'attuale contesto politico), sempre con riferimento al periodo compreso fra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, sono passati da 1,9 (media del triennio 1974-76) a 3,5 milioni di t (media del triennio 1994-96), con un incremento percentuale dell'84% e quelli con gli altri paesi europei, nello stesso intervallo temporale, sono saliti da 3,2 a 4,4 milioni di t (con un incremento del 37%), dati che permettono di verificare come i processi di regionalizzazione stiano evolvendosi parallelamente a quelli di globalizzazione mondiale. Così, se intorno alla metà degli anni '70 i traffici complessivi del porto di Genova con gli altri Stati europei era per metà assorbito dall'URSS, seguita a distanza dai Paesi Bassi (10%), Spagna (7,5%), Polonia (7%), Gran Bretagna (5,6%) e Francia (5,3%), a vent'anni di distanza i paesi della CSI concentrano una quota ridotta al 42% mentre la Gran Bretagna e la Francia hanno aumentato le loro quote di incidenza rispettivamente al 17% e al 10,5%, seguite da Spagna (7,2%) e Norvegia (6,4%), soprattutto in conseguenza dell'infittirsi delle relazioni commerciali tra i paesi membri dell'Unione Europea.

Parallelamente a quanto appena osservato, anche la struttura del traffico complessivo dello scalo genovese con gli altri porti europei, analizzato con riferimento a ciascuna fronte marittima, evidenzia profonde trasformazioni. Così, con riferimento ai porti del Mar Nero, se nel triennio 1974-76 quelli sovietici di Novorossijsk, Batumi, Odessa e édanov concentravano rispettivamente il 37,4%, il 33%, il 13,6% e il 5,8% (cui si aggiungeva l'8,5% del porto rumeno di Costanza) del movimento totale di Genova con questa fronte, nel triennio 1994-96, in seguito allo smembramento dell'Unione Sovietica, il quadro è notevolmente mutato, evidenziando un rafforzamento delle relazioni con lo scalo russo di Novorossijsk (57,2%) ed un decollo rapidissimo di quelle con il porto, sempre russo, di Tuapse (16,3%), seguito dallo scalo ucraino di Odessa (che, pur mantenendo la stessa incidenza percentuale, ha visto quasi raddoppiare il valore assoluto dei suoi traffici con Genova). Altri sviluppi recenti sono da segnalare nei riguardi del porto di Istanbul (3,1%) e di quello ucraino di Berdjansk (2,4%) (tab. 1 e figg. 2 e 3).

Anche le relazioni della struttura portuale genovese con gli altri porti europei stranieri della fronte mediterranea mettono in luce profonde trasformazioni nel corso dell'ultimo ventennio: infatti, se da un lato nel triennio 1974-76 i movimenti con Barcellona e Marsiglia-Fos concentravano rispettivamente il 43,1% e il 23,8% dei traffici di Genova su questa fronte marittima, seguiti a distanza da Eleusi-Pireo e Valencia, entrambi con una quota del 7,8%, nonché Sète e Bastia, rispettivamente nella misura del 4,8% e del 4,6%, dall'altro nel triennio 1994-96 il quadro è mutato radicalmente non soltanto per il forte indebolimento dei traffici con Barcellona e il parallelo rafforzarsi di quelli con Marsiglia-Fos (che si sono addirittura quintuplicati), ma anche e soprattutto per l'emergere e il rapido irrobustirsi delle relazioni commerciali con Gibilterra, La Valletta, Tarragona, Algeciras (cfr. ancora tab. 1 e fig. 3). Nel contesto del sistema portuale italiano, lo scalo genovese sembra invece registrare relazioni particolarmente intense con gli scali di Taranto, Cagliari-Sarroch, Palermo, Termini Imerese e Porto Torres (fig. 4).

Le altre fronti marittime europee mettono in luce quasi ovunque il perdurare di situazioni di marginalità nei loro rapporti con Genova: infatti, quando si esclude un certo intensificarsi di relazioni con Liverpool (che nel triennio 1994-96 concentrava oltre il 44% dei traffici genovesi sulla fronte atlantica), con il porto norvegese di Sture e quelli di Londra e di Anversa (che nel loro insieme, sempre con riferimento allo stesso triennio, concentravano circa i due terzi delle relazioni genovesi col Mar del Nord), tutte le altre relazioni risultano assai deboli oppure rivelano forti contrazioni, come nel caso di Rotterdam, scalo che intorno alla metà degli anni '70 concentrava ancora il 74% del movimento complessivo di Genova con il Mar del Nord, mentre ad un ventennio di distanza la sua incidenza è scesa al 5,8%!).

A sottolineare lo stretto rapporto esistente tra innovazione e tipologie dei traffici marittimi, vale ora la pena di considerare gli sviluppi ancor più sorprendenti intervenuti a partire dagli anni '90 nell'ambito delle correnti di traffico containerizzate che legano il porto di Genova agli scali europei del resto dell'Europa: tale movimento, nel solo quinquennio 1992-96 è infatti passato da 101.000 a 752.000 t, mettendo in luce relazioni particolarmente intense non soltanto con alcuni scali nazionali (Cagliari, Salerno, Napoli, Gioia Tauro, Livorno e La Spezia), ma anche con quelli stranieri di Algeciras, Malta, Barcellona, Marsiglia-Fos, Felixstowe e Pireo.

Le rotte marittimo-commerciali tra Genova e le Americhe. – Ancora a conferma di quanto si intende sostenere in questa sede, se si considerano ora i traffici che legano

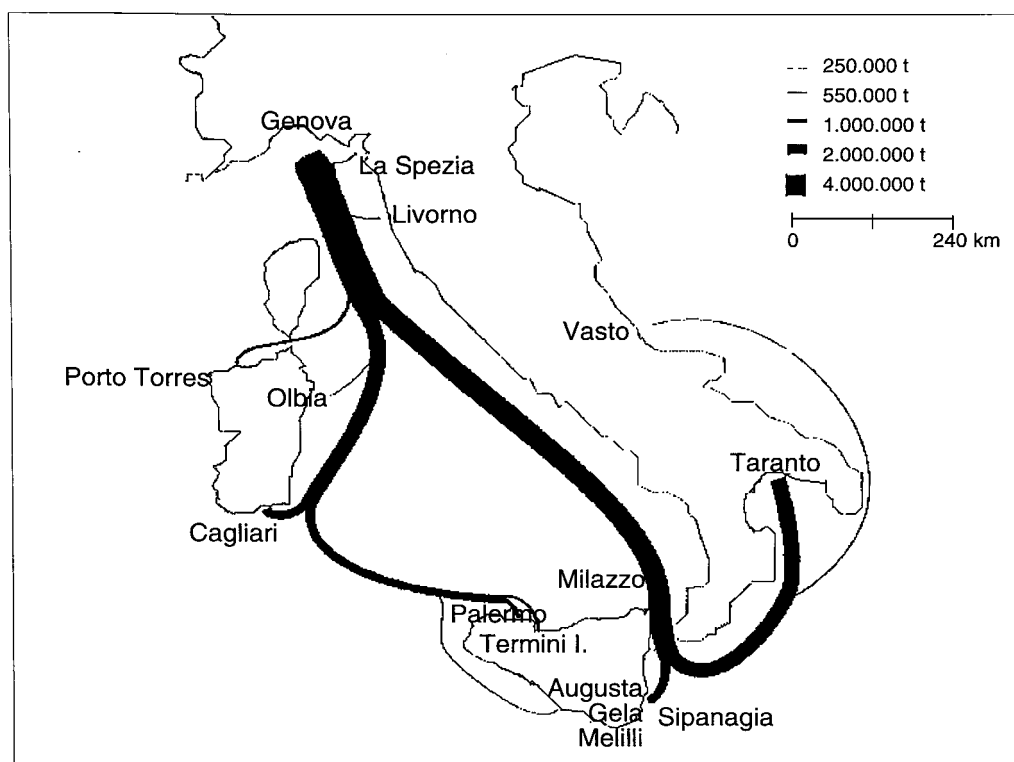


Fig. 4 – Il traffico complessivo dello scalo genovese con gli altri principali porti italiani alla metà degli anni Novanta (valori in t)

Fonte: nostra elaborazione su dati CAP di Genova

Genova alle Americhe si osserva che il flusso costituito dalle rinfuse è andato via via indebolendosi (passando, sempre nel periodo considerato, da 2,7 a 1,8 milioni di t nei confronti dell'America Settentrionale, da 94.000 a 31.000 t nei riguardi dell'America Centrale, da 1,7 a 0,9 milioni di t nel caso dei paesi sudamericani). Al contrario, il traffico containerizzato, nel solo periodo 1994-96 è aumentato da 0,7 a 1,1 milioni di t nei confronti dei porti nordamericani, da 0,6 a 1,2 milioni di t nel caso dei paesi dell'America centro-meridionale.

Passando ora ad un'analisi più dettagliata del traffico complessivo per Stati, si osservano, pur con andamenti alterni, forti cali, soprattutto con riguardo ai tre Stati dell'America Settentrionale. La struttura dei traffici complessivi fra il porto di Genova e gli Stati dell'America del Sud rivela invece situazioni in contrasto fra loro: infatti, mentre Venezuela e Argentina, legati per tradizione allo scalo genovese, hanno registrato (soprattutto il primo) un consistente indebolimento, altri (Brasile, Colombia, Cile, Uruguay ed Ecuador) hanno manifestato un certo irrobustimento dei loro traffici con Genova. I movimenti biunivoci tra il capoluogo ligure e i paesi dell'America Centrale sono stati invece volutamente esclusi da questa analisi, a causa della modesta incidenza che assumevano in passato e che rivestono tuttora.

Considerando poi la struttura del traffico complessivo per porti, quando si esclu-

Tab. 2 – *Il traffico complessivo dello scalo genovese con i porti delle fronti marittime atlantiche americane alla metà degli anni '70 e degli anni '90 (valori in migliaia di t)*

Porti e Fronti	1974-76	%	1994-96	%
Norfolk (USA)	643,4	19,3	640,5	27,2
Seven Islands (Canada)	569,2	17,1	—	—
New York (USA)	463,3	13,9	128,3	5,4
New Orleans (USA)	272,4	8,2	100,4	4,3
Boston (USA)	136,8	4,1	1,2	—
Filadelfia (USA)	117,4	3,5	60,7	2,6
Baltimora (USA)	114,7	3,4	92,1	3,9
Houston (USA)	98,8	3,0	97,9	4,2
Montreal (Canada)	85,7	2,6	363,9	15,4
Savannah (USA)	81,5	2,5	84,4	3,6
Mobile (USA)	46,3	1,4	19,8	0,8
Baton Rouge (USA)	33,6	1,0	25,5	1,1
Charleston (USA)	33,4	1,0	14,9	0,6
Newport News (USA)	30,5	0,9	82,4	3,5
Toronto (Canada)	27,9	0,8	2,7	0,1
Port Arthur (USA)	20,6	0,7	45,5	1,9
Sorel (Canada)	20,2	0,6	3,8	0,2
Detroit (USA)	—	—	43,6	1,8
Texas City (USA)	—	—	42,2	1,8
Galveston (USA)	6,3	0,2	36,2	1,5
Vera Cruz (Messico)	17,6	0,5	33,7	1,4
Duluth (USA)	—	—	30,5	1,3
Hamilton (Canada)	—	—	28,7	1,2
Altri scali (1)	510,6	15,3	378,7	16,1
<i>Fronte nord-atlantica</i>	<i>3.330,2</i>	<i>100,0</i>	<i>2.357,6</i>	<i>100,0</i>
Puerto Ordaz (Venezuela)	909,7	45,5	556,9	31,3
Buenos Aires (Argentina)	265,2	13,3	244,2	13,7
Vitoria (Brasile)	175,9	8,8	90,3	5,1
Rosario (Argentina)	94,2	4,7	8,1	0,5
Santos (Brasile)	73,0	3,7	185,9	10,5
La Guayra (Caracas) (Venezuela)	37,1	1,9	32,6	1,8
Rio de Janeiro (Brasile)	36,3	1,8	78,9	4,4
Bahia Blanca (Argentina)	27,7	1,4	—	—
Paranagua (Brasile)	—	—	80,9	4,6
Cartagena (Colombia)	5,4	0,3	66,8	3,8
Tubarao (Brasile)	—	—	47,5	2,7
Montevideo (Uruguay)	14,1	0,7	38,9	2,2
Puerto Madryn (Argentina)	—	—	29,4	1,6
Rio Grande do Sul (Brasile)	—	—	22,6	1,3
Turbo (Colombia)	—	—	20,5	1,1
Altri scali (1)	377,9	17,9	273,7	15,4
<i>Fronte sud-atlantica</i>	<i>1.997,0</i>	<i>100,0</i>	<i>1.777,2</i>	<i>100,0</i>

(1) Scali il cui traffico complessivo con Genova non supera 20.000 t in almeno uno dei due trienni

Fonte: nostre elaborazioni su dati CAP di Genova

de lo sviluppo registrato da Montreal, il cui traffico è quasi triplicato tra la metà degli anni '80 e la metà degli anni '90, nonché l'improvvisa apparizione, sempre nell'ultimo decennio, di forti legami con il porto statunitense di Lake Charles, con quasi tutti gli altri scali si avvertono casi di stagnazione (Norfolk, Houston) o addirittura di forte involuzione (New York, New Orleans, Baltimora, Boston), se non di totale annullamento delle relazioni con Genova, come nel caso di Seven Islands, porto canadese ubicato all'interno dell'estuario del San Lorenzo, che intorno alla metà degli anni '70 polarizzava oltre il 17% delle relazioni mercantili tra lo scalo genovese e il complesso dei porti nordamericani della fronte atlantica, comprendendo in questo contesto costiero, sia la regione dei Grandi Laghi (2), sia quella del Golfo del Messico (3), dal momento che ne rappresentano due appendici interne. Anche per gli scali dell'America Settentrionale che si affacciano sulla fronte pacifica, area del tutto secondaria rispetto alle altre fronti nordamericane, quando si eccettuano gli sviluppi nei traffici con Genova registrati dal porto canadese di Vancouver, in tutti gli altri casi si osservano relazioni spesso discontinue nel tempo e in calo: si calcola infatti che i traffici del capoluogo ligure con l'insieme dei porti appartenenti a questa fronte, sempre tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90 siano mediamente diminuiti da 455.000 a 330.000 t all'anno (tab. 2 e figg. 5 e 6).

Tralasciando di considerare le relazioni di Genova con i porti dell'America Centrale istmica (4) e con quelli sudamericani della fronte pacifica (5), aree che rivelano un forte grado di marginalità rispetto al capoluogo ligure, un calo generale dei traffici si individua anche nei riguardi della fronte atlantica sudamericana, le cui relazioni commerciali con Genova, sempre nel ventennio preso in considerazione, sono scese da 2 a 1,7 milioni di t medie annue, a causa delle forte flessioni registrate dal porto petrolifero venezuelano di Puerto Ordez, da quello argentino di Rosario e da quello brasiliano di Vitoria (quest'ultimo, però, in parte compensato dagli sviluppi manifestati dal porto di Santos, specializzato nelle esportazioni di caffè).

Analizzando infine la struttura del traffico containerizzato che lega lo scalo genovese ai principali Stati e porti americani, in stretta correlazione con quanto è già stato osservato a proposito di questa modalità di trasporto utilizzata nei collegamenti

(2) Più in particolare, intorno alla metà degli anni '70 i traffici dello scalo genovese con la regione dei Grandi Laghi raggiungevano una media di 789.000 t annue, per oltre i due terzi polarizzati sul porto di Seven Islands, seguito a distanza da Montreal e da Toronto. Il totale delle relazioni mercantili con questa importante area interna nordamericana, dopo essere drasticamente calato a 152.000 t intorno alla metà degli anni '80, è risalito a 512.000 t nel triennio 1994-96 (per il 71% concentrato su Montreal, seguito a distanza dai porti statunitensi di Detroit e di Duluth).

(3) Anche l'insieme dei porti che si affacciano sul Golfo del Messico, tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90 registra nei confronti del principale scalo ligure un certo calo, essendo il traffico complessivo diminuito mediamente da 674.000 a 604.000 t all'anno.

(4) Il traffico complessivo del porto di Genova con l'America Centrale istmica, già di modesta entità nel triennio 1974-76 (valutabile intorno alle 115.000 t annue), nel triennio 1994-96 è ulteriormente sceso a 45.000 t: il carattere marginale di questa regione è ulteriormente confermato dai valori registrati nei confronti dei singoli scali, il cui traffico medio annuo con Genova, calcolato per il triennio 1994-96, non riesce in nessun caso a raggiungere le 10.000 t annue.

(5) Nel caso dei porti appartenenti alla fronte pacifica sudamericana, il movimento annuo con Genova, sempre con riguardo al periodo compreso fra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, è aumentato da 73.000 a 129.000 t, a causa soprattutto di un certo sviluppo registrato dallo scalo cileno di Valparaíso.

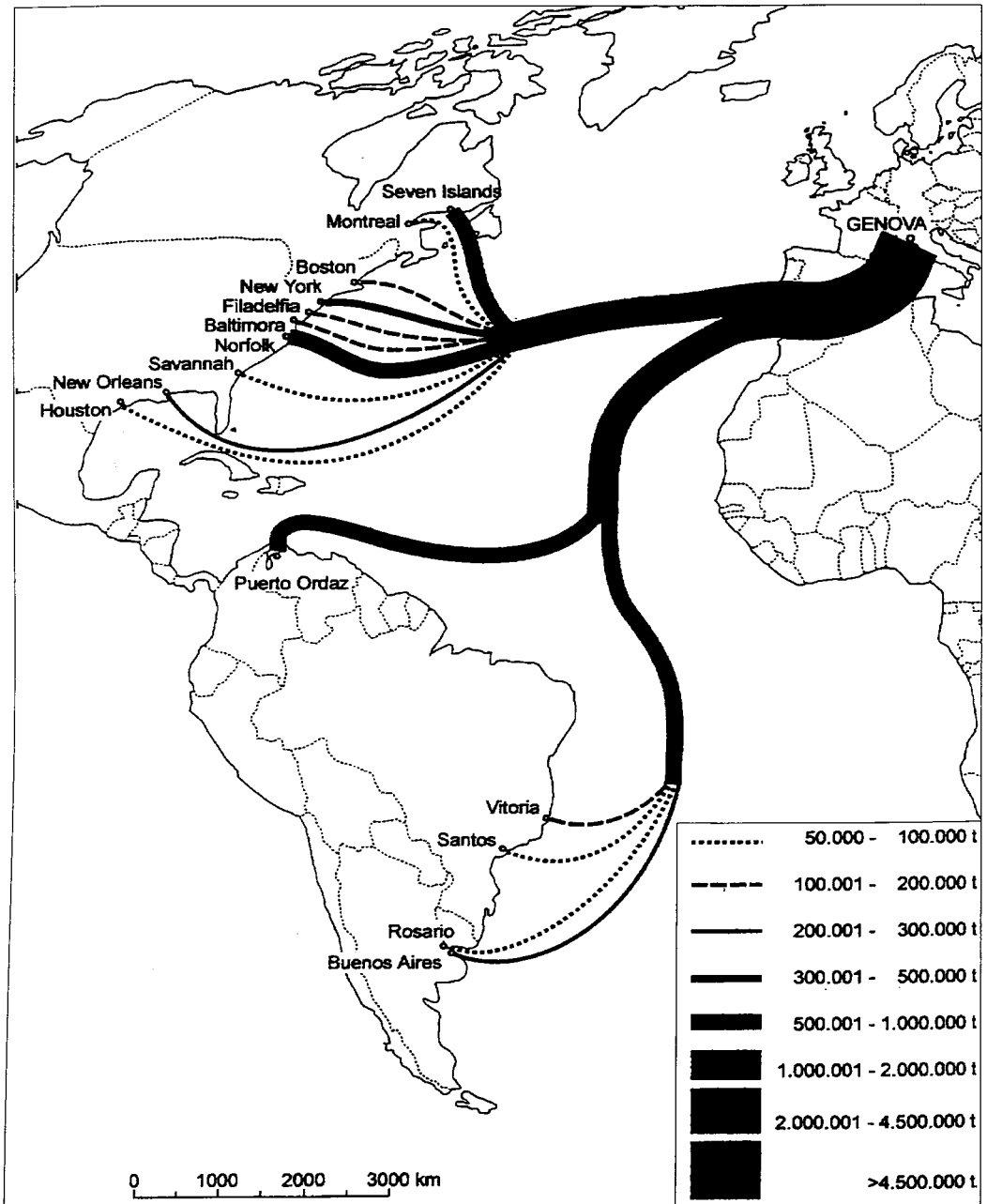


Fig. 5 – Il traffico complessivo dello scalo genovese con i porti delle fronti maritime atlantiche americane alla metà degli anni '70 (valori in t)

Fonte: nostra elaborazione su dati CAP di Genova

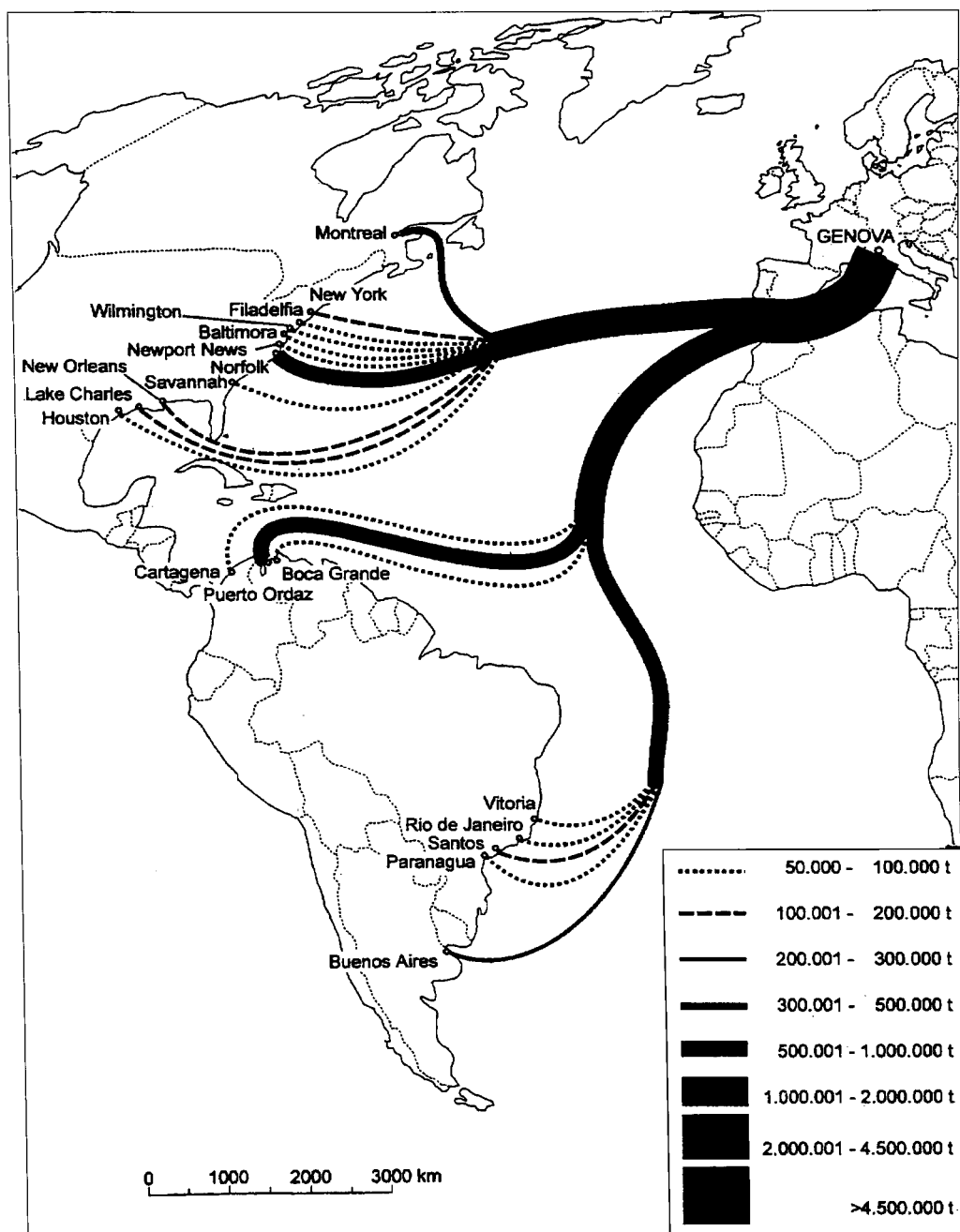


Fig. 6 – Il traffico complessivo dello scalo genovese con i porti delle fronti maritime atlantiche americane alla metà degli anni '90 (valori in t)

Fonte: nostra elaborazione su dati CAP di Genova

tra Genova e il resto dell'Europa, si notano ovunque forti aumenti, sia nei riguardi dell'America Settentrionale (dove Montreal e New York, nel triennio 1994-96, assorbivano rispettivamente il 39,4% e il 13,3% del movimento containerizzato che lega l'America Settentrionale a Genova e viceversa), sia nei riguardi dell'America Meridionale (dove i porti che registrano i maggiori legami con Genova sono quelli di Buenos Aires e di Santos).

Conclusioni. – L'organizzazione dello spazio geo-economico a scala mondiale risulta essere influenzata dall'azione delle imprese multinazionali e ancor più dalla crescente competitività che caratterizza le piccole e medie imprese collegate in rete, nel senso che le politiche d'intervento promosse dagli Stati e dalle organizzazioni internazionali sembrano essere destinate a svolgere una funzione di supporto o di freno ai processi di globalizzazione messi in atto dagli operatori economici privati. Tutto ciò non deve comunque far pensare ad una crisi della regionalizzazione, dal momento che anche questa seconda tipologia di processi spaziali, soprattutto laddove si verifica il sostegno di efficienti organizzazioni politico-economiche, sta manifestando segni di notevole rafforzamento, come nel caso specifico dell'Unione Europea. In altre parole, ogniqualvolta una località o un ambito territoriale sede di imprese di rango elevato riesce ad essere particolarmente «forte», sia in termini di «guadagno» di quote di mercato (a livello mondiale o regionale), sia in termini di «crescita relativa» delle sue esportazioni (considerate cioè in rapporto con la corrispondente crescita delle esportazioni generate dal sistema mondiale o regionale di appartenenza), riesce anche a diventare, con l'appoggio dell'intervento pubblico, uno dei centri «nerosi» dell'economia globale o regionale.

Nello studio dell'organizzazione dello spazio alle diverse scale dimensionali, l'analisi delle rotte marittimo-commerciali che legano il porto di Genova agli altri scali italiani, europei ed americani, permette di cogliere alcuni tra i più importanti mutamenti nei processi di globalizzazione e di regionalizzazione in atto. Infatti, parallelamente alle trasformazioni che stanno coinvolgendo radicalmente la struttura del commercio internazionale sotto l'aspetto merceologico e direzionale dei flussi, i mutamenti intervenuti nel traffico legato a Genova, valutati non soltanto con riferimento alla struttura per tipologie di trasporto, ma anche e soprattutto con riguardo alla composizione per aree e luoghi di provenienza e di destinazione (Stati, fronti marittime e scali portuali), contribuiscono notevolmente a gettar luce sulle trasformazioni che si sono manifestate nello spazio marittimo-relazionale generato dalla mobilità delle merci.

Nel caso specifico delle rotte che legano Genova al resto del mondo, inquadrato nel periodo di tempo compreso tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, possono essere fatte alcune constatazioni. In primo luogo, pur trattandosi di un'osservazione non strettamente pertinente al caso generale oggetto di questo contributo, non può essere ignorato il forte aumento (dal 14% al 36%) registrato dalle relazioni con i paesi africani in via di sviluppo e la parallela forte contrazione (dal 49% al 10%) di quelle che tradizionalmente legavano lo scalo genovese all'Asia, a causa soprattutto del ridursi delle importazioni di petrolio dal Medio Oriente. L'intensificarsi dei rapporti commerciali con i paesi africani, sia in termini di importazione di materie prime (fonti d'energia, minerali e prodotti tropicali), sia in termini di esportazione di prodotti finiti, mette in luce come il processo di globalizzazione tenda a coinvolgere in primo luogo le aree un tempo semicentrali (come quella costituita dall'Africa mediterranea) e secondariamente quelle via via più periferiche.

In secondo luogo, osservando in maniera particolare i traffici di Genova con il resto dell'Europa, si nota un rafforzamento temporale delle relazioni con gli altri nodi del sistema portuale italiano ed europeo comunitario, a verifica della tesi secondo cui la globalizzazione, anziché indebolire i processi di regionalizzazione, può anche rafforzarli, a condizione che esistano luoghi od aree caratterizzati da un forte grado di competitività. In contrapposizione a ciò si assiste ad un parallelo indebolirsi dei legami che da tempo saldavano il capoluogo ligure ad alcuni paesi dell'Est europeo (in modo particolare di quelli gravitanti sulla fronte baltica).

In terzo luogo, considerando il Continente americano, si osserva un allentamento nei rapporti con il Canada e gli Stati Uniti, soprattutto in corrispondenza della fronte atlantica e della sua importante appendice, costituita dalla regione dei Grandi Laghi. Con riguardo invece all'America Meridionale si notano andamenti alterni, contrassegnati sia da un indebolirsi più o meno forte dei legami con il Venezuela e l'Argentina, sia da un certo rafforzamento delle relazioni con il Brasile, la Colombia, il Cile, l'Uruguay e l'Ecuador, che stanno invece a dimostrare, anche in questo caso, l'accrescimento della globalizzazione in corrispondenza di quelle aree che hanno svolto fino ad ora una funzione secondaria se non marginale nei confronti dell'Italia.

Infine, osservando i mutamenti in atto nel movimento complessivo del porto di Genova distinto per tipologie di trasporto, si osserva, sempre con riferimento al periodo compreso tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, che le rinfuse liquide, pur continuando a costituire la componente principale del traffico complessivo, si ridimensionano dal 69% al 54%, mentre le merci containerizzate salgono dal 4% al 13%: questa tipologia del traffico marittimo-commerciale, proprio a causa del maggior grado di competitività che è in grado di offrire, sembra pertanto essere destinata ad assumere un ruolo sempre più fondamentale nel delineare il quadro della rete mondiale determinata dai traffici via mare di merce varia.

BIBLIOGRAFIA

- ARCELLI M. (a cura di), *Globalizzazione dei mercati e orizzonti del capitalismo*, Bari, Laterza, 1997.
- CIOCCA P., *L'economia mondiale nel Novecento*, Bologna, Il Mulino, 1998.
- LAFAY G., *Capire la globalizzazione*, Bologna, Il Mulino, 1998.
- KNOX P. e AGNEW J., *Lo spazio economico globale*, Milano, F. Angeli, 1996.
- LLOYD'S, *Maritime Atlas of World Ports and Shipping Places*, Londra, 1996.
- MARTELLI A., *Miti e realtà della competitività internazionale*, in «Rivista Milanese di Economia», Milano, 1997, luglio-settembre, pp. 111-133.
- MICOSSI S., *La via dell'Unione europea verso un sistema commerciale globale e aperto*, in ARCELLI M. (a cura di), *Globalizzazione dei mercati e orizzonti del capitalismo*, Roma-Bari, Laterza, 1997, pp. 125-150.
- ROCCA G., *Geografia della comunicazione. Metodologie e problematiche dei processi di mobilità territoriale*, Bologna, Pàtron, 1998.
- ROCCA G., *Recenti tendenze nella mobilità di beni e informazioni tra Italia e America Settentrionale*, in «Atti del Convegno organizzato dal Centro di Studi Euro-Atlantici, Genova, Palazzo Ducale, giugno 1997», pp. 145-160.

SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997.

VELTZ P., *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Parigi, PUF, 1996.

GLOBALIZATION, REGIONALIZATION AND RELATIONSHIP SPACE. THE CASE OF MARINE COMMERCE ROUTES BETWEEN GENOA, EUROPE AND AMERICA. – The commercial currents originated by extended size harbours can be seen as the most meaningful element in order to quantify the entity of spatial interaction, of its biunivocal structure and of the elements that pertain to the technology of its marketable goods. In addition to this, those fluxes allow us to understand the transformations that are taking place in the process of regionalization and globalization. In such a context, the author has tried to enucleate some of the changes that have occurred in the Euro-Atlantic marine commercial area, where Genoa still holds a relevant position. Two important trends have emerged. On one hand, a reinforcement in the connections with the other Italian and EU harbours, confirming that globalization, far from weakening the process of regionalization, may reinforce it; on the other, a more remarkable weakening in the exchanges with Canada and the USA, a less extended one as regards some South American countries and even an increasing one with Brazil, Columbia, Chile, Uruguay and Ecuador, thus confirming the drive of globalization toward areas that are characterized by subordinate or even marginal exchanges with Italy.

Università degli Studi di Genova, Facoltà di Economia