Unioncamere

Convegno

"Suez un anno dopo"

Trieste 29-30/IX/1976

3635

"SUEZ UN ANNO DOPO"
Unione Italiana delle Camere di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura
Unione Regionale delle Camere di Commercio del Friuli-Venezia Giulia
Trieste, 29-30/IX/1976

(1) Giusti, Mauro: "Dopo la riapertura di Suez: le prospettive Euro-Mediterranee e la posizione dell'Italia
(2) Sgarro, Francesco Paolo: "La vicenda di Suez dalla chiusura alla riapertura del canale: una interpretazione dei fatti economici"

(1)

CONVEGNO NAZIONALE SUL TEMA " SUEZ, UN ANNO DOPO "

DOPO LA RIAPERTURA DI SUEZ: LE PROSPETTIVE EURO-MEDITERRANEE E LA POSIZIONE DELL'ITALIA

Relazione del prof. Mauro Giusti

TRIESTE, 29 - 30 Settembre 1976

SOMMARIO:

1. INTRODUZIONE AL PROBLEMA.
   a) Dimensione mediterranea: equilibri politici e tendenze economiche.
   b) "Sud dell'Europa" e politica euro-mediterranea. Il presunto "sistema" economico intramediterraneo e la presenza italiana.

2. LA VALUTAZIONE ECONOMICA DEGLI ASPETTI TECNICI DEL PROBLEMA.
   a) Le condizioni di transitabilità del Canale.
   b) Il "parco naviglio": crisi mondiale, sofisticazione, gigantismo, propulsione nucleare.

3. PROBLEMI EUROPEI.
   a) Le imminenti idrovie perfezionate, in particolare l'asse Mar Nero-Mar del Nord.
   b) La produttività ed i costi dei porti mediterranei nei confronti dell'efficienza dei porti del Mare del Nord.

4. LA CONCORRENZA ESTERNA: L'ARMAMENTO E LA PORTUALITA' DEI PAESI DEL COMECON.

5. LIMITI E PROSPETTIVE DELL' "OCCASIONE SUEZ".

1. INTRODUZIONE AL PROBLEMA.

a) Dimensione mediterranea: equilibri politici e tendenze economiche

La recuperata attualità del Mare Mediterraneo nell'ultimo quinquennio è parsa ai politici ed agli studiosi indubitabilmente dovuta alle pressanti esigenze legate al fabbisogno energetico dei paesi industrializzati dell'Europa Occidentale; ma, ancorchè sia palesemente motivata dall'interesse della sponda europea, la riscoperta del Mediterraneo resta il fatto globalmente più significativo della politica internazionale negli anni '70.

E'nella dimensione mediterranea che risulta più visibile che altrove la crisi degli equilibri cristallizzati degli anni '60. Eventi bellici mediterranei, come la quarta querra arabo-israeliana, l'intervento armato a Cipro e la guerra civile nel Libano hanno avviato una revisione dei rapporti di forza nel mondo intero, assecondata dai sostanziali mutamenti di linea politica ravvisabili ultimamente in Grecia, in Spagna ed in Egitto; soprattutto hanno spinto alla irreversibile diversificazione della leadership statunitense, espressasi in questa area per quasi 25 anni in termini egemonici, mediante lo schema, collaudato nel vecchio continente, dell'assicurazione della sicurezza.

Le molte realtà in movimento nei paesi dell'Africa, dell'Asia e dell'Europa che si affacciano sul Mediterraneo sembrano del resto tendere ad un assestamento, sia pur dinamico e di lungo periodo, ben difficilmente padroneggiabile, nel suo complesso, dalle due super potenze. Segnatamente gli Stati Uniti, nonostante abbiano azzeccato parecchie mosse nei rapporti bilaterali con alcuni stati islamici ed africani, non hanno potuto evitarne risvolti e contraccolpi negativi in ordine alle loro responsabilità globali, le quali li hanno obbligati ad una gestione preferenzialmente immobilistica che mal si adatta all'assestamento emergente, senz'altro più comprensibile ed appetibile da parte dei vari paesi europei ex colonialisti.

Si profilerebbe per l'Europa, dunque, l'opportunità di reinserirsi in prima persona nel delicato processo di consolidamento di nuovi equilibri politici nel bacino del mare comune, non con propositi, scarsamente significanti, di influenza politica, ma con l'intento

le importazioni consistono per la metà in manufatti industriali e da trasporto, e poi in derrate alimentari e materie prime.

L'interscambio tra la Comunità europea ed i paesi mediterranei non membri interessa all'incirca i 2/5 degli interi movimenti nel bacino. L'elevata complementarietà tra le economie delle due sponde giustifica il notevole flusso di prodotti petroliferi ed agricoli verso il versante europeo ed il quasi monopolio del Nord Europa nella fornitura di prodotti industriali agli altri paesi mediterranei, con un saldo globale favorevole alla Comunità, ormai compromesso (ma a solo vantaggio di Libia ed Algeria) dall'aumento dei prezzi petroliferi.(1)

b) <u>"Sud dell'Europa" e politica euromediterranea. Il presunto "sistema" economico intramediterraneo e la presenza italiana.</u>

La qualifica di Nord Europa appena attribuito all'Europa dei Nove corrisponde soltanto ad una valutazione sostanziale dell'atteggiamento comunitario nei confronti degli altri paesi mediterranei, palesemente individuati fin qui quale mercato necessario dell'industria europea. E' alla luce di questa premessa che va considerata l'intensa politica euromediterranea della CEE, realizzata con un regime di rapporti convenzionali (accordi di associazione, preferenziali, commerciali) fondati su un fitto sistema di trattati bilaterali. L'interdipendenza commerciale così ottenuta ha comportato un vincolo per l'assorbimento della produzione industriale comunitaria, solo successivamente bilanciato dalla garanzia dell'approvvigionamento energetico differenziato rispetto alle tradizionali fonti del Golfo Persico. Se si pone mente al fatto che gli aiuti finanziari della Comunità o degli stati membri della Comunità ai paesi in via di sviluppo del Mediterraneo sono relativamente modesti e prevalentemente basati su un rapporto bilaterale, apparirà chiaro anche da questa via l'obiettivo di dipendenza economica del beneficiario, nel duplice senso di una corrispettiva "occupazione" del mercato e del carattere vincolato e controllato del sussidio. In questo modo non c'è da stupirsi che l'area del sottosviluppo mediterraneo sia venuta a consolidarsi nelle sue caratteristiche negative di soggezione ai mercati e-

steri, di produzione legata all'agricoltura e allo sfruttamento delle materie prime, di carente livello del settore delle infrastrutture e dei beni strumentali. La miopia di una simile politica di "accorta perpetuazione" della logica coloniale apparirà chiara, non appena si sarà individuata, forzando la nozione geografica, l'area mediterranea quale attuale ed effettivo "Sud dell'Europa". Se fino al termine della seconda guerra mondiale la zona servente dei paesi industrializzati dell'Europa (per essere espliciti della Germania, della Gran Bretagna e della Francia) era costituita dalle regioni agricole dell'Europa meridionale e dalle vicine colonie e protettorati africani ed asiatici, non è pensabile che questa funzione economica e politica sia stata soppressa con la decolonizzazione e/o con l'avvio del processo di industrializzazione in tali regioni mediterranee. In realtà il sistema economico europeo, pur con le sue profonde modificazioni strutturali legate alla concentrazione ed alla internalizzazione del capitale, ha continuato nell'opera di utilizzazione della sua "periferia Sud" come condizione vitale della propria crescita, usandola come area di investimento a più alto saggio del profitto, declinante all'interno del MEC, e come mercato mantenuto per l'industria nordeuropea (in questa accezione è compresa l'Italia settentrionale), che ha visto accresciuto il dominio economico su paesi o su aree di paesi politicamente indipendenti, i quali non sono riusciti a trarre vantaggi dalle convenzioni commerciali apparentemente paritarie, sia perchè sono sovente in concorrenza qualitativa tra di loro per quanto concerne i prodotti offerti, sia perchè per molti di questi prodotti la domanda non è tale da equilibrare l'interscambio commerciale. Anche se il bisogno pressante di manodopera "meridionale"può ora ritenersi bilanciato, quanto ai suoi perniciosi effetti sulle economie dei paesi di provenienza, dal cosiddetto "ricatto petrolifero", un ulteriore sintomo del rapporto di sudditanza sostanziale che andiamo delineando risiede nell'interesse militare e strategico che il mondo occidentale, e per esso gli Stati Uniti, attribuisce al mare ed ai paesi del Mediterraneo, vero e proprio retroterra di salvataggio del capitale centro europeo.

Il panorama fin qui tracciato mostra l'impossibilità di indi-

viduare allo stato un sistema economico intramediterraneo, per la mera subordinazione delle economie sottosviluppate della periferia meridionale dell'Europa, e sottolinea il precario futuro di questo meccanismo di soggezione, in continua erosione per le spinte nazionalistiche e polari e degli interessi militari di segno opposto. Il significato di queste osservazioni non consente di prevedere nel lungo periodo un'evoluzione diversa dal progressivo affrancamento dall'influenza "imperialistica" dell'Europa. Sia che ad essa si sostituisca la posizione preminente dell'Unione Sovietica sia che il processo di definitiva liberazione si attui con la diversificazione delle relazioni economiche, privilegiando a questo scopo altre aree geografiche, appare chiara l'improponibilità di uno sviluppo dei commerci interni al Mediterraneo che possa reggere in tempi lunghi, secondo la logica attuale.

Le fortune dei porti del Mare del Nord si sono storicamente fondate sui traffici nel Mare del Nord; le fortune dei porti europei del Mediterraneo non potranno contare a lungo sui traffici attualmente floridissimi(2)da e per il Mediterraneo. Accettata questa premessa verificata, ne consegue che l'espansione dei traffici marittimi della facciata mediterranea dell'Europa può fondarsi in prospettiva essenzialmente sui traffici extramediterranei e cioè sui transiti per Gibilterra e per Suez. In ambedue i casi le possibilità dei porti europei del Mediterraneo restano affidate alla loro concorrenzialità nei confronti dei porti atlantici ed alla loro capacità di attrazione dei flussi commerciali da e per l'Europa. (3) In questo ambito ci ripromettiamo di dimostrare in tesi come le sorti della presenza italiana nella ripartizione di queste correnti di traffico restino affidate all'adozione di una reale politica marittima sia interna che estera, finora completamente mancata.

In via preliminare, il rapporto tra domanda ed offerta di trasporto tra Mediterraneo ed Oltre Suez, reale o potenziale che sia, deve essere sottoposto ad un apprezzamento analitico, che di seguito ci accingiamo ad esplicitare.

2. LA VALUTAZIONE ECONOMICA DEGLI ASPETTI TECNICI DEL PROBLEMA.

a) Le condizioni di transitabilità del Canale.

Al momento della riapertura la profondità del Canale era sensibilmente inferiore a quella del 1967, ma alla fine dell'anno scorso si avviava a raggiungere la misura tradizionale di m. 12,50, mentre a gennaio veniva iniziato il piano di allargamento e di dragaggio fino a m. 17,43, che consentirà, ai primi del 1979, di elevare da 60.000 a 150.000 tonnellate il pieno carico delle navi e permetterà il transito di navi scariche di 250.000 tonnellate di stazza con pescaggio di 15 metri, contro le attuali 150.000 tonnellate con 11 metri. L'allargamento dovrebbe favorire il passaggio anche di navi più lunghe dell'attuale limite di 330 metri.

Questi poderosi lavori di ripristino a medio termine non sono tuttavia sufficienti a ridare una completa competitività al Canale rispetto al traffico marittimo mondiale, con lo scopo di riconquistare la quota dell'anno precedente alla chiusura. Basti pensare al fatto che i 3/4 di tale traffico riguardavano i petroli, per dedurne che la presenza delle superpetroliere, anche con la crisi dei loro noli, non consentirà di raggiungere simili livelli, con le dimensioni del Canale attuali o previste.

Del resto, la seconda fase del piano di estensione della capacità della via d'acqua si rivela alquanto problematica. Il progetto di potenziamento, per il quale sono previsti poco meno di altri quattro anni di lavoro ed investimenti per quasi un miliardo di dollari, porrebbe il Canale, ai primi del 1983, in condizioni di assoluta competitività (navi cariche fino a 260.000 tonnellate con pescaggio a 20 metri, navi scariche di oltre 500.000 tonnellate di stazza). Tuttavia, per un piano di tale impegno, è necessaria una previsione di convenienza economica dell'opera che oggi nessun operatore marittimo è in grado di fare.

La "vischiosità" dei flussi di trasporto, dirottati dalla chiusura e legatisi a diverse ipotesi di utilizzo, ed il considerevole aumento netto effettivo (dal 50 al 150 per cento) dei pedaggi (4), inducono a pre

vedere un incompleto recupero dei trasporti via Suez, anche se si eliminassero del tutto i surcharges conferenziali dopo le addizionali assicurative. Ciò è confermato dall' andamento dei transiti nel primo anno di riapertura. La decimillesima nave (per quel che vale il numero delle navi) è transitata poco prima di Pasqua, mentre "doveva" passare poco dopo l'Epifania ai ritmi limitati previsti dalle autorità del Canale. Dall'agosto 1975 circolano infatti due convogli giornalieri composti complessivamente da circa 50 navi: alla data indicata non diecimila, ma quasi quindicimila navi avrebbero potuto usare del Canale, che pertanto è risultato utilizzato a meno del 70 per cento della capacità offerta in misura di per sè già ridotta rispetto all'effettiva percorribilità potenziale. La realizzazione della seconda fase dei lavori si presenta quindi alquanto ipotetica, a meno di un'inversione della tendenza nei prossimi anni, soprattutto in quelli immediatamente successivi al sicuro completamento della prima fase. Più sicura si mostra invece l'alternativa al trasporto via Suez del greggio, costituita dall'oleodotto Sumed forse in funzione dall'aprile 1977, anche se costituiscono un'incognita i tempi e le tariffe d'uso.

b) Il "parco naviglio": crisi mondiale, sofisticazione, gigantismo, propulsione nucleare.

Nell'estate dell'anno scorso, una stimolante analisi svolta dal Labrousse (5)evidenziava alcune prospettive della riapertura del Canale, sia pur basandosi alquanto arbitrariamente solo sulle condizioni di traffico dell'Oltre Suez. Per quanto concerne il trasporto petrolifero, che ha interessato il 35 per cento del naviglio circolante nel 1974 nell'Oceano Indiano, è da osservare che un terzo della flotta mondiale di petroliere è stato interessato a questo traffico - e di questo i 3/4 appartenevano alle bandiere occidentali (europee, Stati Uniti, bandiere ombra) - per complessivi 700 milioni di tonnellate circa, oltre la metà dei quali sicuramente destinati all'Europa.

Considerando congiuntamente che nell'ultimo anno di apertura erano transitati per Suez 176 milioni di tonnellate di greggio, con una

media di 27 petroliere al giorno, difficilmente aumentabile oggi; che la previsione di domanda del greggio da parte europea è valutabile in aumento di quasi il 50 per cento nel prossimo quinquennio; che l'intero sistema di pipe-lenes attuali e future sarà appena sufficiente ad assorbire questo incremento minimo, ne consegue che poco meno di 300 milioni di tonnellate di greggio non potranno essere ricevute comunque da Suez e potranno raggiungere l'Europa via Capo, cioè servendosi di quella rotta sulla quale la convenienza delle superpetroliere è incontestabile.

Meno probabile è l'accaparamento di questi traffici da parte della facciata atlantica, in considerazione della eccezionale potenzialità di raffinazione dell'Italia ed in genere nel Mediterraneo, raggiunto quindi in questo caso la Gibilterra. Sempre da questa direzione e per le medesime cause potrà giungere in Mediterraneo fra pochi anni parte del greggio estratto dal Mare del Nord, che contribuirà a diminuire i traffici petroliferi con l'Oltre Suez.

Riassorbita lentamente la crisi dei noli petroliferi, anche con la drastica contrazione delle costruzioni, il gigantismo dei tankers non sarà dunque condannato; anzi si concentrerà sulle relazioni via Capo, per le crescenti difficoltà che incontra il Giappone nell'uso di tali mezzi negli stretti di Malacca e della Sonda, e per il crescere delle importazioni giapponesi di greggio dalla Cina (6), per le quali il Giappone, è costretto ad usare piccole navi handy size, a causa della mancanza di scali in Cina.

Da ultimo il fabbisogno giapponese nel 1980 non supererà i 500 milioni di tonnellate.

Infine l'esame analitico del "parco" delle petroliere operanti adesso ed entro il 1980 nell'Oceano Indiano, limita ad un terzo di esse l'utilizzabilità, totale o parziale, della via d'acqua egiziana.

Relativamente alla circolazione delle altre merci, l'attento studio delle relazioni di linea e delle bandiere sorregge l'ipotesi, finora ottimistica, di una riconversione a Suez dei due terzi del naviglio operante oltre il Canale, senza poter far previsioni sull'entità e la qualità del carico. L'affermazione concernente la mancata fine del gigantismo navale impone di soffermarsi sulla ripresa del discorso intorno alla

la fine degli anni '80, con l'energia nucleare, potenze triple di quella indicata a velocità generalizzate di oltre 35 nodi (più di circa 65 Km/h, quasi 1.600 Km il giorno contro gli attuali 1.000) che, per l'interdipendenza con la capacità, indicano un imbarco complessivo da 3 a 4.000 contenitori per viaggio, ospitati in uno spazio di dimensioni interno ed esterne adeguate (7).

3. PROBLEMI EUROPEI

a) Le imminenti idrovie perfezionate, in particolare l'asse Mar Nero - Mare del Nord.

La tradizionale individuazione del possibile hinterland mediterraneo dei traffici via canale nel Sud Est della Francia, nella Svizzera, nell'Austria, nel meridione della Germania Federale, nell'Ungheria e nella Cecoslovacchia (e ciò prescindendo dall'efficienza dei collegamenti terrestri tra queste aree ed i porti mediterranei) sta per subire una profonda turbativa a seguito della concreta prospettazione della realizzazione di due importanti idrovie, annunciata nel 1&75: quella Reno-Meno-Danubio e quella Reno-Rodano. Si tratta nella sostanza del perfezionamento di due sistemi idroviari esistenti (canale Ludwig; canale Saona-Alsazia), oggi qualquanto superati e comunque poco utilizzati. Le modificazioni progettate sono tali da configurare sostanzialmente come nuove opere le due intraprese. Le caratteristiche tecniche di queste vie d'acqua sono state ampiamente pubblicizzate dalla stampa; un po' meno le loro motivazioni economiche e politiche, sulle quali conviene soffermarsi partitamente.

Il canale Reno-Danubio nasce dalla volontà tedesca di espandere "naturalmente" verso Est il mercato dei suoi prodotti industriali. E' un frutto della Ostpolitik, che ha trai suoi obiettivi la conquista del mercato danubiano per la grande industria renana: la politica federale, sotto l'influenza propoderante degli interessi industriali, mira con questa realizzazione a raggiungere non il Mar Nero, ma il "bacino di consumo" del grande fiume esterno ai suoi confini.

Grossi dubbi gravano su questo intento, soprattutto per quanto concerne le conseguenze sul sistema dei traffici commerciali, assai sacrificati da questa prospettiva e sulla cosidetta competizione globale Est-Ovest sul terreno economico, i cui aspetti particolari (come vedremo più avanti per la navigazione marittima) sono in genere passa-

propulsione nucleare navale, relativamente alla quale è da rammentare agli addetti ai lavori che il fatto che non ci sia domanda di navi nucleari non significa necessariamente che non si faranno.

Gli studi analitici preliminari hanno infatti già dato esito positivo per le grandi unità portacontainers dalla altre prestazioni di velocità, per le superpetroliere, ma soprattutto i sottomarini commerciali per il trasporto del greggio, per le navi commerciali artiche. Il primo tipo di navi potrebbe passare alla fase di ordine multiplo dopo appena un decennio di progettazione e questa sarà certamente iniziata prima del raggiungimento del punto di convenienza, il cui accertamento, del resto, forse riserverebbe già qualche sorpresa.

Consideriamo infatti che, se l'investimento richiesto per una nave a propulsione nucleare è oggi quasi doppio di quello per un'analoga nave convenzionale, il costo del combustibile è più stabile per l'assenza di un monopolio dei produttori di uranio.

Infatti il presso dell'uranio naturale (che rappresenta soltanto un quarto del costo di quel ciclo di combustibile) aumenta nel tempo senza oscillazioni, mentre il prezzo di predisposizione del combustibile atomico (arricchimento, fabbricazione degli elementi, rigenerazione di quelli usati) aumenta col normale variare dei costi di produzione industriale. Il prezzo complessivo del combustibile nucleare verrà quindi ad avere un trend di crescita largamente prevedibile e non superiore di molto a quello dei prezzi in generale, purchè non sia distorto per ragioni politiche.

Poichè il consumo di combustibile è direttamente proporzionale alla potenza di propulsione, il suo costo costante diviene determinante per le potenze elevate, nel qual caso compensa gli alti costi di investimento, che comunque regrediscono sensibilmente con l'aumentare della potenza. Il punto di convenienza della propulsione nucleare, considerati gli attuali prezzi del greggio non è superiore alla potenza di 80.000 cavalli per asse, oltre la quale il puro costo di trasporto della nave nucleare, su rotte lunghe e celeri, è inferiore a quello delle navi convenzionali. Le portacontainers degli ultimi anni in servizio su percorsi di tal genere supererebbero tutte la soglia di convenienza indicata, cosicchè l'adozione in prospettiva della propulsione atomica, che consente di aumentare la capacità della nave, eliminando lo spazio dei serbatoi di combustibile (l'autonomia è di 100.000 miglia), stimolerà nuovamente il gigantismo navale. Gli studi consentono di ipotizzare per

ti sotto silenzio dalla stampa influenzata dal grande capitale internazionale.

Sull'asse Mar Nero - Mare del Nord metà del traffico sarà assicurato dalle esportazioni dei prodotti dell'industria della Repubblica Federale, alla ricerca ovviamente di costi di trasporto sempre più ridotti, che saranno ottenibili grazie alle tariffe fortemente ribassate dei vettori dell'Est, i quali già si predispongono ad attrezzarsi con servizi adeguati, quali i mezzi fluviali portacontenitori costruiti dall'URSS per Ungheria e Bulgaria. Il risultato sarà che, mentre i caricatori occidentali non potranno ribassare i loro prezzi oltre un certo limite, non essendo tra l'altro garantiti loro dei noli di ritorno, poichè notoriamente le esportazioni dei paesi del Comecon non vengono ripartite secondo criteri commerciali ma in funzione della bandiera, le chiatte dell'Est saranno invece privilegiate in Occidente per la loro assoluta convenienza; queste faranno irruzione nel sistema renano senza riciprocità nel sistema danubiano, in modo che il traffico sarà pressocchè monopolizzato dall'Est nei due sensi, con modificazioni ora imprevedibili anche sui flussi di traffico marittimo e sulla sfera di attrazione dei porti terminali dell'asse e pure di quelli estranei all'asse, come quelli adriatici, che sembrerebbero essere stati volutamente esclusi dal raccordo (Isonzo - Sava) con questa grande idrovia. Al di là dei dannosi effetti sul sistema dei trasporti, che abbiamo appena delineato e che si estenderanno alla rete ferroviaria, svantaggiata nella corsa al ribasso dagli alti investimenti richiesti, il risultato di incrementare la portata del sistema renano è oggettivamente indubitabile, così come certa è la "cattura"dell'Austria ed un benchè piccolo rafformento degli scali del Nord.

Il canale Reno - Rodano nasce invece dalla volontà francese di servire un'area nazionale che ha grossi presupposti di espansione e di offrire tali servizi, per l'oltremare, alla vicina industria tedesca. Gli scopi sono dunque non molto conflittanti con l'altro sistema, ma solo i fatti potranno verificare le grandi prospettive di aumento dei traffici per il sistema portuale della Francia meridionale . Di certo il tentativo non sarà incontrastato: ai grossi problemi di concorrenza con la ferrovia, si aggiungeranno le contromosse dei porti renani. In questo senso vanno interpretati, ad esempio, l'istituzione di servizi regolari per i containers sul Reno verso il Benelux e la realizzazione del canale Escaut - Reno per accelerare l'accesso al porto berla di Anversa.

Il canale Reno - Rodano è comunque la sola risposta mediterranea agli effetti sui traffici dovuti alla scelta orientale da parte dell'industria tedesca, che non ne viene in alcun modo scalfita, così come minima è la sottrazione degli scambi che potrà arrecare ai due porti del Belgio e dell'Olanda. Il canale, in definitiva, consentirà di estendere legittimamente il retroterra del porto sud della Francia; ma l'efficienza del solo porto di Fos non può impensierire la potenzialità economica del bacino renano rispetto a quello del Rodano, poichè l'hinterland dei traffici europei non può subire, da questo verso, che dei limitati aggiustamenti, ben compensati del resto dall'ulteriore accaparramento di traffici centroeuropei, per i motivi prima richiamati, da parte dei porti non mediterranei.

b) La produttività ed i costi dei porti mediterranei nei confronti dell'efficienza dei porti del Mare del Nord.

L'efficienza crescente dei porti renani, ed in particolare di Rotterdam, è stata illustrata con dovizia di dati tecnici da più parti ed anche da noi stessi un anno fa nel convegno sul "Dopo Suez" (8): essa può essere messa in crisi, in prospettiva, soltanto dalla carenza di spazi utilizzabili che potrebbe profilarsi in un futuro non immediato. Del resto, dall'inconveniente non sono immuni i maggiori porti mediterranei, se si eccettuano Marsiglia - Fos, Monfalcone - Trieste e Livorno.

Diversa, ma ugualmente non sormontabile, è l'efficienza "protetta" dei porti tedeschi, favorita da normative interne e comunitarie di privilegio e da una tariffazione dei trasporti che eguaglia, quando non avvantaggia, le distanze tra i porti del Benelux e Amburgo e Brema, rispetto a qualsiasi provenienza tedesca. Se a ciò si aggiungono i sistemi computerizzati di raccolta in convogli ferroviari celerissimi (7/23 ore) del traffico dei containers, che sfuggono così a realtà estere economicamente insicure, quali scioperi, disservizi, ecc., si comprenderà come la posizione geografica incide poco sulla decisione di convenienza per attrarre i traffici nell'Europa Meridionale, all'interno della quale, poi, i porti italiani entrano in una concorrenza estremamente svantaggiata coll'attrezzato europorto Sud della Francia, quello di Marsiglia - Fos, che ha già influito negativamente sul volume dei traffici dei nostri scali e che si candida già quale unico europorto mediterraneo.

Analisi stimate del prezzo di costo teorico di un'unità di carico hanno rivelato che il ricorso all'imbarco mediterraneo conduce ad un nolo virtuale minore, per lo stesso tipo di nave, soltanto a condizione che i ritmi di utilizzazione della nave - influenzati dai tempi tecnici di sosta - ed i costi portuali di imbarco e sbarco siano equivalenti a quelli degli scali del Nord . E' a tutti noto che la prima condizione di uguaglianza non si avvera per tutti i traffici, mentre ambedue le condizioni non sussistono, al presente, per quelli sofisticati: lo svantaggio delle regioni portuali del Sud Europa (il

Mezzogiorno francese, il Nord Ovest ed il Nord Est dell'Italia) appare incolmabile, senza il ricorso ad investimenti di eccezionale portata, che sarebbero giustificabili solo attirando in gran copia il traffico importantissimo della Germania Federale, l'unico vero obiettivo di questa guerra dei porti. L'allineamento della produttività dei nostri porti, in qualità e in costo dei servizi resi, a quella dei porti atlantici, costituisce quindi il presupposto di una politica marittima mediterranea (9).

4. LA CONCORRENZA ESTERNA: L'ARMAMENTO E LA PORTUALITA' DEI PAESI DEL COMECON

Grossi motivi di perplessità sul rilancio dei traffici marittimi del Mediterraneo occidentale scaturiscono anche da un fenomeno emerso in tutta la sua consistenza negli ultimi mesi e che da altrettanto tempo turba i sonni degli ambienti marittimi europei ed americani. Ci riferiamo alla cospicua presenza delle flotte dei paesi del Comecon segnatamente nei traffici di linea, in posizione nettamente concorrenziale nei confronti del traffico conferenziato. In realtà a molti non era sfuggito l'enorme balzo in avanti della flotta mercantile sovietica, che nel trentennio post bellico era passata dal ventitreesimo al sesto posto nel mondo, conquistando una posizione di preminenza per tonnellaggio di linea; parimenti non era passato inosservato l'aumento complessivo della flotta del Comecon, negli anni '70, di quasi il 35 per cento, con punte percentualmente più elevate per la Romania e per la Polonia, la quale ultima quadruplicava quasi, nel corrente piano quinquennale, i propri investimenti portuali e consentiva di visualizzare la prosecuzione di questo poderoso sforzo di potenziamento della propria marineria aumentando del 300 per cento le commesse di naviglio, che per l'intero Comecon ammontano a circa il 20 per cento degli ordinativi mondiali. Le commesse sono particolarmente sostenute nell'URSS, che aggiungerà alla propria flotta nel prossimo quadriennio ben quarantaquattro unità portacontenitori o ro - ro da 1.400 containers, con velocità di 23 nodi.

Stupisce veramente che la conoscenza di simili dati tecnici non abbia condotto prima gli operatori commerciali ed i governanti dell'Occidente a prospettarsi per tempo la "filosofia" di questa scelta così palesemente e concordemente operàta da parte dei paesi dell'Est. Quel che stupisce, cioè, è la meraviglia che da più parti si va mostrando sul significato e sui propositi di questa crescente presenza nel commercio marittimo internazionale degli stati del blocco orientale, che ci accingiamo ad analizzare nelle sue prevedibili ragioni e conseguenze.

Queste sono già ben rappresentabili nell'acquisizioni di quote in aumento di traffici con partenza ed arrivo in Occidente, grazie alla pratica di prezzi assolutamente non competitibili, perchè fissati, per così dire, su una base commerciale diversa, di modo che taluni hanno già gridato al "dumping dei servizi". In verità è il sistema stesso di individuazione e di quantificazione dei costi, che conducono alla formazione del prezzo offerto, ad essere profondamente differente dal medesimo procedimento adottato nelle economie libere per calcolare le spese di gestione, gli ammortamenti, le assicurazioni, ecc., cosicchè è pressochè impossibile stabilire se l'impresa di navigazione dell'Est sia condotta con criteri economici secondo la valutazione liberista. Quel che è certo è che questa diversità di computo pone nettamente in vantaggio i vettori occidentali. Quel che è probabile è che a questa politica di prezzi concorrano volontà di approvigionamento di un surplus di divise estere e scelte di strategia politica.

Questo è in definitiva l'aspetto più importante. L'espansione quantitativa del naviglio non rapportata a quella del proprio commercio con l'estero ha comportato la deliberata creazione di un'eccedenza di tonnellaggio e di capacità costruttiva rispetto ai bisogni di trasporto via mare interni al blocco, che totalizzano appena il 5 per cento del commercio internazionale. La preferenza accordata alla messa in servizio di unità per trasporti sofisticati (al di là delle allarmistiche denunce sulla totale convertibilità militare di questa flotta di navi munite di rampe d'accesso davanti e di dietro, la terza nel mondo di questo tipo l'anno venturo) conferma la decisione di convogliare questi mezzi verso i traffici tra paesi industrializzati, agendo come vettori di bandiera terza.

L'intendimento politico appare allora chiarissimo e, a nostro avviso, perfettamente legittimato dallo spostamento della competitività tra le superpotenze, per la logica del processo di distensione, sul terreno della sfida economica, sul quale questa mossa dell'Unione Sovietica si rivela rapidamente vincente.

Senza rinunciare al monopolio dei traffici all'interno del

blocco (l'URSS usa per i suoi commerci regolari oltre il 95 per cento di navi proprie), facilitato dal controllo centralizzato di tutto l'import - export, che è in grado d'imporre la bandiera nazionale, e dall'impossibilità per le società di navigazione occidentali di reperire carichi nell'area socialista mediante agenzie (permesse invece in Occidente per le compagnie dell'Est), le flotte dell'Europa orientale hanno ingaggiato una vera battaglia economica contro le marinerie occidentali, che ha avuto per effetto immediato uno scossone alla stabilità dei noli ed una riduzione dei traffici conferenziati già sensibile in alcuni distretti (Pacifico, Baltico). In sostanza, sebbene le compagnie di linea del Comecon siano membri di alcune conferences, il tipo di concorrenza praticata è quello di un colossale out-sider, che induce le conferenze nordiche più direttamente minacciate ad un adeguamento dei noli al ribasso, che potrà rivelarsi rovinoso e senza esito, poichè la formazione dei noli nell'area socialista, fondata su una valutazione d'insieme del bilancio pubblico della flotta, può condurre a riduzioni superiori al 40 - 50 per cento di quelli delle conferenze. Da questa corsa al ribasso sono peraltro rimaste fuori per ora le conferenze mediterranee, cosicchè l'utenza mediterranea è già stata messa indirettamente in condizioni di svantaggio rispetto a quella nordica.

E' evidente che l'attacco alle economie dei paesi occidentali, che non tarderanno a registrare accentuati squilibri nella bilancia dei pagamenti, ha saputo individuare uno dei punti deboli della logica del profitto: se l'utenza occidentale sceglierà il proprio vantaggio economico, lo pagherà a lungo termine con la distruzione del prorio sistema di trasporto marittimo, dando in ostaggio, alla fine, i propri commerci all'armamento dell'Est ed ai noli che quello volesse imporre. Ma questa interferenza nell'economia del mondo occidentale non è contrastabile con misure di ritorsione azionabili da privati, mentre è impensabile al presente che i governi dei paesi maggiormente interessati (Stati Uniti, Giappone, Gran Bretagna, Norvegia) vogliano per questa ragione compromettere i loro rapporti con l'URSS, adottando misure legali quali la regolamentazione dell'uso delle navi del Comecon mediante licenze all'utenza nazionale.

Con riferimento al Mediterraneo occidentale, la valutazione del fenomeno generale è appesantita da due ulteriori considerazioni: la prima riguarda la preferenza accordata alla facciata atlantica per queste relazioni (le semiportacontenitori polacche per l'Estremo Oriente fanno capo a Le Havre); la seconda concerne l'uso, ogni qualvolta sia possibile, dei porti dell'Est, stavolta compresa la Jugoslavia, per le loro minori tariffe, tra l'altro pagabili con conti di compensazione che non intaccano le riserve in valuta occidentale. (10)

5. LIMITI E PROSPETTIVE DELL' "OCCASIONE SUEZ".

L'esperienza dei primi mesi di riutilizzazione non sperimentale di Suez non è interpretabile in chiave mediterranea, se non per grandi linee.

Ai fini del discorso mediterraneo che andiamo svolgendo, dalla ripristinata funzione del Canale vanno innanzitutto scorporate le linee facenti capo ai porti della facciata atlantica, che transitano per Suez in Mediterraneo senza farvi scalo.

Si tratta in genere delle rotte per le destinazioni più lontane, cosicchè il possibile recupero mediterraneo di traffici, legato all' "occasione Suez", viene subito ad essere circoscritto alle più vicine relazione col Mar Rosso ed il Golfo Arabico, per le quali si è già evidenziato un dannoso eccesso di concorrenza (sia fra conferences che fra outsiders) e di navi in servizio.

Infatti, mentre le linee mediterranee con l'Estremo Oriente ed il Sud Est Asiatico sono rimaste le stesse e quelle con India e Pakistan sono leggermente aumentate, il vero "effetto Suez" si è avuto sulle rotte prima citate, con partenze 6 - 7 volte superiori per frequenza, quasi tutte con navi ro - ro per l'inaccessibilità dei porti arabi alle navi classiche. Di queste, quelle che con audacia economica hanno passato Suez per prime sono state duramente penalizzate dalle enormi soste non compensabili con alcun soprannolò di ingombro, senza contare i danni che hanno colpito le compagnie per le ripercussioni della sosta sulla utilizzabilità e sulla regolarità della linea da parte dell'utenza commerciale. Paradossalmente proprio la riapertura del Canale ha aggravato la già precaria situazione dei porti arabi, con l'accelerazione da 45 a 8 giorni del ritmo di utilizzazione del naviglio: le addizionali di congestionamento si rivelano altissime ed ineliminabili per i porti saudiani ed iraniani, in misura tale da innescare nuovamente, in senso inverso, quel travaso dai porti del Medio Oriente a quelli del Mar Rosso - Golfo Persico che si era avuto immediatamente dopo l'apertura. L' alveolo economico dei traffici verso l'Iran, gli emirati e l'Arabia sembra ricollocarsi nel trasporto combinato via mare-terra, con la solo sostituzione dei porto turchi a Beirut, a causa della guerra nel Libano.

Le relazioni marittime col vicino Oltre Suez, non realizzabili coi traghetti, tendono quindi a trasformarsi in traffici intramediterranei, sempre tuttavia con la confortante prevalenza dell'armamento mediter

raneo. Ma l'inversione della tendenza naturale dei traffici per i paesi al di là di Suez non è priva di ombre per le sorti dei nostri mari, a causa della continua espansione, stimolata dall'uso parziale, degli invii completamente via terra (per ferrovia ma soprattutto per strada), attraverso i Balcani e la Turchia. Migliaia dei nuovi autoarticolati transcontinentali da 45 tons. transitano ogni giorno nei due sensi sul lunghissimo persorso, impiegando circa 6 settimane dal cuore dell'Europa al centro dell'Iran, contro i 12 mesi, tra viaggio e soste, via mare. E i lavori per migliorare quella rete stradale procedendo ad un ritmo più sostenuto di quello per attrezzare i porti dei paesi islamici. Ogni previsione positiva per i traffici con l'Oltre Suez immediato ne esce così ridimensionata ed è resa oltremodo incerta anche dalle discrepanze tra i vettori non classici utilizzabili e la merce in imbarco per il ritorno in Europa, che non si concilia con nessuno delle costose forme di sofisticazione forzatamente adattate per necessità di sbarco.

Il riferimento ai surcharges di affollamento (che permangono anche nei porti dell'Africa Orientale), come aggravi collegabili alla questione di Suez, introduce anche il discorso sui soprannoli via Capo, che da quest'anno sono stati unilateralmente incorporati nelle tariffe delle conferences, realizzando una forma subdola di aumento percentuale, basato su cause che hanno cessato di esistere. Non è certamente questa la sede per approfondire l'indagine sull'ormai secolare problema del conferenziamento, se non rilevare in premesssa come il potere infiltrante delle conferences divenga sempre più simile a quello delle multinazionali (11) e come l'espansione di entrambe possa sostanziarsi sovente in una interferenza nelle decisioni politiche e politico-economiche dei paesi nei quali operano e possa fondatamente stravolgere la fisionomia dei mercati, nella specie del mercato dei servizi di trasporto marittimo, influenzando, con l'onnicompresività delle tariffe, perfino la scelta dei porti ed il costo dei trasporti terrestri, con ciò realizzando ingerenze illegittime nel sistema dei prezzi interni di una nazione.

Il comportamento passivo nei confronti dello strapotere conferenziale è il primo degli atteggiamenti dello Stato che debbono essere cambiati nel settore dei commerci marittimi. Una riconsiderazione attenta degli effetti delle regole conferenzaiali sui nostri scambi ed un controllo preventivo sull'accessibilità al nostro armamento che non preveda una mera presenza figurativa rientrano senz'altro e congiuntamente nei compiti

del nostro Ministero del Commercio con l'Estero e di quello della Marina Mercantile, i cui ambiti di competenza necessitano, e non da oggi, di una rilettura in chiave non autorestrittiva.

Qui il discorso si amplia, poichè simili ripensamenti settoriali non sono da ritenere affatto bastevoli per la configurazione di una seria politica marittima, che nel nostro Paese è da sempre tutta da scoprire e della quale il Ministero della Marina Mercantile sembra non poter assumere l'ideazione e la gestione globale, disperso com'è nella trattazione spesso impotente di innumerevoli problemi particolari che raramente si elevano , anche per lo scarso raccordo col Parlamento, dal l'ordinaria amministrazione.

Una cronica limitazione di uomini, di mezzi e di strumenti legislativi ha indotto il gravissimo declassamento di questo dicastero, così considerato a torto perfino nelle graduatorie del potere politico. Nè vi è una precisa responsabilità di parte in questa poco giustificabile vicenda, in quanto non vi è forse nessun altro ministero che nella sua non lunga vita abbia visto mutare con tanta frequenza i suoi titolari protempore, attinti pressochè da tutte le forze dell'area governativa, dalla DC al PSI.

Non c'è momento più adatto di questo per rammentare all'opinione pubblica che in tali condizioni l'adozione di una strategia marittima a lungo termine non è perseguibile seriamente e che senza l'invenzione di una politica marittima suggerita da tutti gli operatori mairttimi e portuali la posizione dell'Italia nei traffici mediterranei rischia di essere erosa se non travolta nel medio periodo.

In politica interna, accanto all'usuale compito di difesa nazionale dell'armamento anche privato (che richiederebbe però una maggiore chiarezza di rapporti col Ministero delle Partecipazioni statali), sarebbe l'ore di chiedere scelte drasticamente (13) selettive in materia di politica portuale, almeno nel prossimo quadriennio che si profila sgombro di scandeze elettorali e delle connesse preoccupazioni clientelari, ormai palesemente conflittanti con le esigenze dell'economia generale. Se le sorti residue della nostre presenza nel Mare Mediterraneo si giuocano in gran parte sul terreno dell'efficienza, la concentrazione degli investimenti portuali in due soli "sistemi" di scali è il prezzo inevitabile che il governo dovrà pagare per la sopravvivenza della nostra posizione sui mari, a cominciare dalla riformulazione del cosiddetto piano

dei 1.000 miliardi che disperde in 26 scali (80% del traffico) solo il 62% della disponibilità così esigua.

Pur residuando nel Sud un ragionevole numero di porti specializzati (ferroviari, di cabotaggio, turistici, militari) anche da trasferire in gestione ad altre amministrazioni, la decisione coraggiosa e non indolore di salvare l'economia marittima del nostro Paese comporterà l'individuazione nelle penisola dei deu sistemi del Mar Ligure (che geograficamente giunge quasi al 43° parallelo) e dell'Alto Adriatico variamente articolati secondo le caratteristiche naturali ed i flussi spontanei dei porti che vi insistono, secondo rapporti anche giuridici da studiare con celerità. Nell'ambito dei sistemi, confidando nel fatto che il profitto non ha mai sofferto di campanilismi, è da augurarsi che la ripartizione dei traffici assecondi le vocazioni degli scali, in quanto non si potrebbe parlare di politica economica degli scambi via mare se per qualsiasi motivo si venisse a mortificare, ad esempio, la preponderante attività transitaria di Trieste o l'esplosione della containerizzazione favorita dalle vaste pianure livornesi e ravennati (14).

Sempre in politica interna, è ragionevole pretendere infine una normativa definitiva in tema di gestioni portuali, che sancisca almeno il carattere pubblico delle organizzazioni portuali ed il loro finanziamento ordinario (15), a garanzia di una competitività degli scali non alterabile dall'inquinamento solito dei sovvenzionamenti più o meno discrezionalmente ripartiti. L'attitudine concorrenziale dei porti mediterranei, sotto il duplice profilo dei costi congiunti e della produttività, è la condizione preliminare per l'attrazione dei traffici; ma questa attitudine, per essere realmente valida, deve già potersi palesare tra gli stessi porti mediterranei e, a monte, tra i diversi scali di una stessa nazione, purchè siano posti in condizioni paritarie di partenza.

La competitività intramediterranea e quella con i porti del Nord devono ricevere invece una tutela di tipo internazionale, che non trova riferimenti nella politica del nostro Paese. Per quanto concerne i problemi marittimi, questa presenta aspetti specifici (come quello ricordato del conferenzionamento condizionante) accanto a temi generali.

Basti per tutti ricordare qui la latitanza dell'Italia sui complessi problemi del codice di condotta marittimo, di ancora lontana applicazione per il meccanismo delle ratifiche. In questa vicenda l'inesistenza di una posizione italiana va ben al di là dell'astensione espres-

sa due anni or sono al momento dell'approvazione: il rischio più grosso è quello di aver permesso che altri possano risolvere anche per conto nostro questioni concrete che ci riguardano direttamente, senza un reali approdondimento degli effetti della regolamentazione sulla situazione di oligopolio del trasporto marittimo (60 per cento di 5 bandiere; 88 per cento di 14 di esse), soprattutto per la parte che concerne gli accordi di ripartizione dei carichi tra paesi importatori ed esportatori in parti uguali, lasciando un quinto del carichi alle bandiere terze.

Questo principio protezionistico delle scarne flotte dei Paesi emergenti, oltre a presentare oscuri aspetti sotto il profilo applicativo e legale, può condurre a notevoli limitazioni della libertà di scelta del vettore, condizionato dalla riserva di traffico, da parte dell'utenza (16).

Non pare che in sede governativa si sia comprese, d'altro canto come gli accordi di suddivisione blocchino qualsiasi eventuale nostra politica di noli mediterranei differenziati, del tipo di quelli politici adottati caso per caso dai paesi dell'Est nei confronti dei paesi amici del Terzo Mondo, perchè scelte di questo genere, nelle economie di mercato, presuppongono intenti promozionali assolutamente vanificati dalle garanzie di traffico derivanti dalla ripartizione, che non spingono certo le compagnie dei paesi industrializzati a sforzi di acquisizione di nuovi commerci.

Diversamente da questa prospettiva nazionale, lo Stato italiano dovrebbe promuovere vigorosamente l'adozione di politiche plurinazionali dei traffici commerciali, tendenti alla massimizzazione globale dei carichi delle linee facenti capo in Mediterraneo, nell'interesse reciproco dei paesi esportatori e di quelli importatori e come inizio della struttura di un consorzio sudeuropeo, agente in un'area di mercato che abbiamo visto in esordio non potersi fondare solo sui rapporti bilaterali. Gli aspetti positivi degli accordi, e cioè il superamento delle discriminazioni di bandiera oggi praticate dai paesi arabi e la limitazione nel rapporto di scambio del peso eccessivo delle compagnie di navigazione, vanno tuttavia preseguiti anche con una politica commerciale globale, che apprezzi le esigenze dei paesi con i quali si intrattiene il rapporto, le valutazioni dei caricatori in composizione di interessi con i trasportatori, insomma l'intera problematica della domanda e dell'offerta di trasporto, in relazione alla domanda e all'offerta delle

merci, avvalendosi anche di iniziative consortili tra imprenditori industriali, commerciali e intermediari negli scambi.

La risoluzione di questo problema ha il nome di politica programmata, senza la quale un paese industrialmente avanzato non può pensare di rimanere a lungo tale. Le tendenze attuali dell'economia mondiale rendono agevole la individuazione di due tipi di mercato futuro, nei quali la discriminante consisterà nel valore aggiunto delle merci. Una posizione intermedia dell'Italia non appare regionevolmente sostenibile, poichè la tradizionale attività di trasformazione dei prodotti dovrà necessariamente collocarsi nell'uno o nell'altro campo. I beni con basso valore aggiunto saranno prodotti dai paesi emergenti con esuberanza di manodopera e di materie primi, quelli con alto valore aggiunto dai paesi tecnologicamente progrediti. La scelta dell'uno o dell'altro tipo di produzione contine in sè la scelta dei partners commerciali che il paese vorrà avere in avvenire, in altri termini la scelta di una funzione anche politica in seno all'Europa e nell'amnito del Mediterraneo (17).

Emerge allora chiaro perchè il ruolo dell'Italia come paese industrializzato nel Mediterraneo possa e debba diversificarsi da quello delle altre nazioni dell'Occidente europeo per puntare su un rapporto preferenziale con i paesi dell'altra sponda, che spingono verso il progressivo affrancamento dalla loro sudditanza economica al capitale centroeuropeo. Se infatti abbiamo definito come illusorio, nell'introduzione, l'affidamento del rilancio dell'Europa medeterranea al cabotaggio mediterraneo nel significato odierno, non v'è dubbio che il bisogno di beni tecnologicamente avanzati può essere soddisfatto, per il mercato Nord-africano e per i paesi del suo retroterra, invece che dal blocco dell'Est o dal Giappone, da Paesi, come il nostro, che siano in grado di produrli autonomamente e che siano disposti a scambiarli, senza corrispettivi di influenza politica, con la produzione industriale crescente dell'area mussulmana, senza contrastarne i ritmi di sviluppo, anzi favorendoli con l'esportazione di know - how e col trasferimento di tecnologie, che risulterebbero tra le più acquisibili per i paesi meno sviluppati, in quanto adattabili all'ambiente, pagabili con l'esportazione di materie prime e non assoggettate a restrizioni (18). Un nuovo ruolo intramediterraneo ed extramediterraneo di scambio paritario di beni e di servizi può permettere all'Italia di conquistare un poso adeguato e duraturo nel sistema dei traffici marittimi internazionali che usano del mare interno anche e soprattutto, pur con i grandi limiti che abbiamo fin qui passati in rassegna, per il favorevo-

le tramite di Suez.

Un impiego mirato a questo nuovo obiettivo della portualità-nazionalizzata e della flotta privata e di stato consentirebbe prospettive più sicure di quelle legate alle velleità di appropriazione di flussi di traffico saldamente in mano altrui e di quelle fittizie dovute ai movimenti di merci specializzate in export "legati" alla pesante svalutazione nei confronti dell'area del dollaro, e l'aumento dei quali significherebbe soltanto l'approssimarsi della catastrofe economica.

E' per tutti evidente, infatti, che le nostre esportazioni di manufatti, dipendendo principalmente dal rapporto tra prezzi italiani alla esportazione e prezzi dei paesi concorrenti, sono state sensibilmente favorita dal deprezzamento della lira. Tuttavia, la scarsa elasticità dell'altra variabile che influenza le esportazioni (e cioè l'andamento della domanda mondiale) ed i segni di decelerazione dell'aumento del tasso di inflazione registrati negli ultimi mesi anche in Italia permettono comunque di prevedere un ritorno alla normalità per il traffico in esportazione, la cui dilatazione abnorme poteva essere valutata positivamente solo in una visione angustamente mercantile del fenomeno, che ignorasse le gravi tensioni congiunturali sul mercato interno e le difficoltà per gli approvvigionamenti dall'estero.

Ora, proprio dal discorso fin qui condotto emerge con certezza la convinzione dell'impossibilità di avanzare serie ed articolate ipotesi sul ruolo del nostro Paese nelle prospettive europee nei confronti del Mare Mediterraneo, fondandosi esclusivamente su considerazioni di carattere commerciale, nell'ottica della sola economia dei trasporti. Ci siamo finora adoperati a dimostrare, in altri termini, che al quesito sulla sussistenza di una funzione marittima e portuale dell'Italia nella ripristinata funzione mediterranea, non possa ragionevolmnte rispondersi se non riferendosi alla scelta del ruolo dell'intera economia italiana in quella area, che spetta ai pubblici poteri di tratteggiare e di sostanziare mediante una politica economica globale, che ricomprenda ed armonizzi, accanto alle scelte di produzione e di consumo interno, tempestivi interventi nell'organizzazione dei traffici, nei collegamenti con gli scali, negli investimenti concentrati nelle opere portuali prioritarie, nella politica dell'armamento e dei cantieri (19), anche sul modello e con i metodi di attuazione delle iniziative similari adottate nell'ambito comunitario.

A questa sola condizione la prospettazione svolta, che non indulge di certo al consueto ottimismo di certa convegnistica, può essere letta in chiave non rinunciataria ed è in questo senso che si è responsabilmente diretto il nostro intento di proseguire qui la riflessione del nostro primo studio sul "dopo Suez" (20), che ci sia consentito di ricordare citato non per avere ospitato compiacenze alla perpetuazione di illusioni immotivate, ma "per realismo di impostazione, crudezza di diagnosi ed efficacia di proposte (21)".

N O T E

(1) - SCACCIATI, La situazione economica dei paesi mediterranei e NIKOLI-MAKOS, Il concetto di "Sud Europa", il problema Nord-Sud e il Mediterraneo, entrambi in Mediterraneo e Mezzogiorno d'Europa, Firenze 1975, risp.p.9 e p.53; Petrilli, L'Europa e il Mediterraneo, l'Italia e l'Europa, n.7-8/1975, p.72 e segnatamente 74,75 e 79; La dimensione mediterranea nel contesto internazionale (a cura dell'IPALMO), ivi, 171, soprattutto 181,186 e segg.; AA.VV., Mediterraneo: politica, economia e strategia, Voll.I e II, Bologna 1975.

(2) - cfr. Lés échanges maritimes de la France avec les pays du bassin méditerranéén, in Jornal de la Marine Marchande, 10 aprile 1975,p.862

(3) - FABRE E ATELIER MEDITERRANEEN DE PROSPECTIVE, Le prospettive di sviluppo e di scambi nel Mediterraneo; LEONARD, Per una politica marittima nel Mediterraneo; BELLIDO, Il fronte mediterraneo e le navi roll on roll off, in Atti della riunione plenaria della Assemblea generale del Comitato di coordinamento dei porti del Mediterraneo nord-occidentale, Marsiglia 1972 (testi ciclostilati); BELCI, Necessità di un'azio-internazionale dell'Italia per il rilancia del porto di Trieste, in L'area padana e il porto di Trieste nella disputa Mediterraneo-Nord-Europa per il dopo Suez, Milano 1974, p.16; Caidassi, Porti e problemi dell'Europa mediterranea nella prospettiva della riapertura del canale di Suez (Relazione al XVI Corso Internazionale di Studi Superiori sui trasporti nella C.E.E., Trieste, agosto 1975- Testo ciclostilato)

(4) - cfr. Rapporto sulla visita dei rappresentanti del Consiglio dei caricatori europei nell'area del Canale, nei porti Mar Rosso e del Golfo Adriatico nel luglio 1975, riportato in parte anche nel l'Organizzazione industriale, n. 29 del 7 ottobre 1975, p.10 ("Il trasporto marittimo chiede costi equi").

(5) - LABROUSSE, Avenir del transports maritimes dans le Golf Persique et l'Ocean Indien aprés la réovenrture du Canal de Suez (Relazione al XVI Corso Internazionale di Studi Superiori sui trasporti nella C.E.E., Trieste, settembre 1975 - Testo ciclostilato).

(6) - Questo paese produttore potrà essere in grado, considerazioni politiche permettendolo, di destinare all'esportazione una quota crescente dell'estrazione in forte aumento. Col tasso di incremento odierno alla fine degli anni '70 la produzione cincese eguaglirebbe quella attuale dell'Arabia Saudita. Attualmente i due terzi dell'esportato si indirizzano verso il Giappone, proveniendo dai pozzi del Nord-est (Taching). Sempre in funzione dell'esportazione verso Est sembra orientarsi la ricerca di nuovi bacini petroliferi, i cui campi di coltivazione siano collegati al mare con buone vie di comunicazione, come quelli scoperti nel 1973 nella regione del Takang, a nord-ovest di Shangai, e come quelli individuati in mare nel grande golfo di Po hai, che potrebbe rivelarsi la Maracaibo asiatica. Lo sviluppo dell'estrazione del greggio in misura più rapida dell'espansione del consumo nazionale, mentre testimonia l'intento della Cina di incrementare le esportazioni petrolifere per equilibrare la propia bilancia commerciale, lascia facilmente prevedere un ruolo premimente del suo maggior partner commerciale, il Giappone, per il quale non è azzardato prevedere la progressiva scomparsa dal mercato petrolifero medio-orientale. Nè se pensi che il consumo interno e le forniture a partners politici possano inficiare questa previsione futura: i giacimenti di Szechuan e di Tsaidam nel Chingai e

quelli più remoti di Yumen, Tarim e Dzungarian dimostrano le incommensurabili risorse energetiche della Repubblica Popolare che, soddisfatte le riserve strategico-militari, si avvia a scambiare la materia prima con i Paesi tecnologicamente avanzati dell'area del Pacifico, Stati Uniti compresi.

(7) - SCHROEDER, L'introduzione della propulsione nucleare nelle navi mercantili. Sviluppi tecnici e programmi nella Repubblica Federale Tedesca, in Atti della "Giornata della prupulsione navale nucleare, Trieste 1973, p.23-33

(8) - GIUSTI, Trieste e il "Dopo Suez", in Trasporti, n. 6/1975, P.3-54. In effetti Rotterdam ha risentito della crisi del commercio marittimo nella misura del 1 per cento nel 1975, mentre la contrazione di Genova è stata del 10,5 e quasi del doppio quella dei nostri porti meridionali.

(9) - Rapporto CAILLOL, La réeverture du canal de Suez peut marquer le dèbut d'une nouvelle politique maritime en Méditerranée; in Journal de la Marine Merchande, 3 luglio 1975, p.I 639, cfr. anche Structures du coût del transports maritimes ed relations économiques internationales, ivi, 8 gennaio 1976, p.59, relativamente alla ripartizione geografica dei traffici indotta dai costi e alla pertinenza del raffronto tra i costi portuali e costo del lavoro industriale.

(10) - cfr. Excessive expansion of COMECON countries in international schipping , notably in the liner trades, in Notiziario del Consiglio Nazionale dei caricatori marittimi italiani, 1976, n. 1; COMECON flcets: notice to shippers, ivi; per la tese delle pratiche non commerciali delle marinerie dell'Est vedasi da ultimo Red Ensign versus Red Flag, a critical choice, in Journal de la Marine Marchande, 22 gennaio 1975, p.186; di fonte dell'Est cfr. CHRZANOWSKI, Concentration and centralisation of capital in shipping, London 1975, in particolare l'ultimo capitolo sulla flotta mercantile polacca.

(11) - Per un'obiettiva panoramica del ruolo e degli effetti delle imprese multinazionali nelle relazioni internazionali, nel senso delle tensioni e delle distorsioni delineate, cfr. Dipartimento affari economici e sociali delle Nazioni Unite, le imprese multinazionali, Milano 1975 pp. 276

(12) - UNCTAD, The liner Conference System, 1970, p. 5-6; DANI, Le "conferences" marittime ed i porti del Mediterraneo nord-occidentale, in Atti della riunione plenarie, cit.; CAIDASSI, Linee marittime, servizi di p.i.n. e conferences marittime: argomenti vitali per il futuro delle attività portuali e mercantili triestine, in Trieste economica, 1973 n. 1, pp.12-13; DENTIVOGLIO, Verso la fine della libertà dei mari? in Trasporti, n. 7/1975, p.26-29.

(13) - cfr. LACALAMITA, in Appunti e interventi sul Convegno-Ditabbito sulla riapertura del Canale di Suez (A.I.D.D.A.), Trieste, 14 marzo 1975, p. 13. Sulle inadegutezze portuali e sulla dispersione degli scali: CNEL, Osservazione e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani, Roma, 1963, p. 9 e segg.; VACCA', Aspetti del progresso tecnico-organizzativo e loro incidenza sulla efficienza portuale in Italia, Genova, 1966, p. 216; VITTORELLI, I porti italiani e la politica comunitaria del MEC, in Atti del II convegno Nazionale su "Un'infrastruttura interregionale nel quadro della programmazione della politica portuale nazionale; Ancona 1971, p. 65; sulla questione dei "sistemi": SGARRO, Il porto in un'economia programmata, Roma, 1968, p.72-80; contra, VALLEGA, Concezione sistemica dei porti e siste-

ma di porti, in Trasporti, n. 7/1975, p.20.
Va infine osservato che il boom dei traghetti, per i quali si rivelano accessibili praticamente tutti gli scali nazionali, sta contrastando il processo di concetrazione del traffico in pochi porti.

(14) - I circa 150.000 contenitore che saranno movimentanti quest'anno a Livorno e a Ravenna si accivinano in valore assoluto al traffico di Genova, che sta tuttavia attrezzando per i trasporti sofisticati il nuovo vasto bacino di Voltri. Del reperimento di spazi naturali (o artificiali, ma enormemente più costosi) l'individuazione della "vocazione" per questo tipo di trasporti si sposta sulla celerità di collegamento degli scali con l'area della domanda ed è per questa preoccupazione che abbiamo parlato di sistemi nella penisola, ritenendo svantaggiate le aspirazioni di Cagliari e di Palermo a costituire l'unico terminale mediterraneo per feeder-services, anche per le conrrenti pretese di Malta.

(15) - cfr. GIUSTI, Il finanziamento delle gestioni portuali autonome, in "Trasporti" n. 1/1973 pag. 31; sul programma di investimenti portuali, in "Riv. di inf. mar., 1975, 672; per il carattere pubblico degli enti autonomi unitari, di recente QUERCI, Le moderne forme di gestione dei porti, in Trasporti, n. 1/1973, p. 12 e 14

(16) - cfr. al proposito il Discorso col Presidente C.D'Amico all'Assemblea della Confederazione Nazionale degli Armatori Liberi, Roma 26 giugno 1975, p.12-13.

(17) - Il PETRILLI,(Relazione al XVIII Convegno Nazionale per la civiltà del lavoro,Roma 1975) conferma che per "arginare la tendenza, estremamente pericolosa per il nostro Paese, a una evoluzione divergente tra Europa comunitaria e Paesi mediterranei"... "Una durevole collocazione della nostra industria nella futura divisione internazionale del lavoro".... non può prescindere da un rapporto di complementarietà di risorse con la sponda africana, anche se ciò dovesse imporre una politica di ristrutturazione industriale che si ripercuoterebbe sui prodotti stessi, "trattandosi in molti casi di sostituire", tra i beni di consumo durevoli "prodotti ad obsolescenza programmate con altri di meno rapida sostituzione", in settori tecnologicamente più avanzati, nei quali, tra l'altro, la domanda pubblica ha funzionato trainante.

(18) - CASOLINO, Trasferimento di tecnologie e collaborazione scientifica tra paesi in via di sviluppo: Mezzogiorno e Mediterraneo, in Mediterraneo e Mezzogiorno d'Europa, cit.,p.89.

(19) - Anche se l'Italia sembra per ora relativamente immune dalle difficoltà che travagliano la cantieristica mondiale, grazie al sostegno degli ordini della flotta pubblica, per un assetto più razionale del settore, dopo il piano del 1966, sarà indispensabile tener conto sia delle profonde modifiche del mercato navale, sconvolto dal colpo d'arresto del gigantismo ma ancor più dall'assurda corsa alla sovrapproduzione speculativa, sia del profilarsi di nuovi e sconsiderati eccessi di commesse per piccole navi ad un ponte da rinfuse secche e per gli stessi traghetti (Cfr. Cantieri: innovazione permanente, in Notizie IRI, n.201, giugno 1976, p.6; Nota periodica sulla congiuntura marittima, n.1, luglio 1976, p.11 e 12). L'esuberanza dell'offerta cantieristica sta per esplodere nel settore delle riparazioni, dove la disponibilità di superbacini nel mondo è di circa 3 volte superiore alla domanda e salirà a quattro volte entro questo decennio. La situazione in Mediterraneo è anche peggiore.

(20) - GIUSTI, Trieste e il "Dopo Suez", cit.

(21) - a.r.g., Il ruolo di Trieste nel Dopo Suez, in L'organizzazione industriale, n.22 del 9 luglio 1975, p.10.

^^^^^^^^^^^^^^^^^

(2)

Unione Italiana delle Camere di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura

Unione Regionale delle Camere di Commercio del Friuli-Venezia Giulia

CONVEGNO NAZIONALE SUL TEMA: «SUEZ, UN ANNO DOPO»

LA VICENDA DI SUEZ DALLA CHIUSURA ALLA RIAPERTURA DEL CANALE: UNA INTERPRETAZIONE DEI FATTI ECONOMICI

Francesco Paolo SGARRO

TRIESTE, 29 - 30 SETTEMBRE 1976

S O M M A R I O

		Pag.
1.	*Nota introduttiva*	*3*
2.	*Il ruolo del canale di Suez fino al 1966*	*6*
3.	*La chiusura del Canale e le sue conseguenze economiche*	*10*
4.	*La riapertura del Canale e il nuovo ruolo che esso è chiamato a svolgere*	*22*
	Appendice	

* * *

1. Nota introduttiva

La chiusura del canale di Suez ha ripetutamente interessato la Commissione di studio per i problemi marittimi e portuali dell'Unioncamere, la quale, già nel 1968, redigeva un rapporto sui primi effetti della crisi di Suez nei traffici marittimi mediterranei (in particolare petroliferi e delle merci secche nella navigazione libera ed in quella di linea), nel settore delle costruzioni e delle riparazioni navali, ecc., per indicare i danni subìti dall'economia italiana, confutare la tesi da qualcuno fin da allora sostenuta del "superamento della via Suez" ed auspicare una adeguata azione tendente alla pacifica, definitiva soluzione del conflitto medio-orientale ed alla riapertura del Canale.

Nel 1969 veniva ricordato il centenario dell'opera, ormai - fu detto - "a porte chiuse" e nell'anno seguente, mentre si riapriva uno spiraglio alla speranza per l'intervista con il Dr. Menim - El-Kaissuni e la redazione del piano egiziano di riapertura della via di acqua, si diffondeva l'opinione che il canale di Suez fosse divenuto una "girandola di interessi internazionali" e che fosse ormai fortemente diminuita la sua validità economica.

Agli inizi del 1971, sempre più convinta del danno che la perdurante chiusura della via Suez arrecava all'area mediterranea, la Commissione di studio per i problemi marittimi e portuali si occupava nuovamente del tema muovendo dal concetto fondamentale che uno studio sul Canale dovesse considerare, nel quadro dell'evoluzione tecnologica del trasporto, la storia della via d'acqua, gli effetti diretti e indotti che la sua chiusura aveva determinato per l'Egitto e per gli altri Paesi del mondo e, possibilmente, i benefici ed i costi connessi alla sua eventuale riapertura, distintamente riferiti ai due progetti formulati dalle Autorità egiziane: l'allargamento e l'approfondimento del

Canale per renderlo transitabile alle grandi navi, oppure il semplice ripristino delle caratteristiche dell'opera del 1967 e la costruzione di una condotta Alessandria-Suez.

Lo sviluppo di questo schema portava a tracciare il profilo di un nuovo, auspicabile futuro economico del canale di Suez condizionato dalla sua riapertura e dalla sfera degli interessi dei Paesi al di qua e al di là della via d'acqua, correlati - ovviamente - alla realizzazione di un progetto o dell'altro.

La pubblicazione dell'Unioncamere del 1971 "L'economia mediterranea ed il canale di Suez" raccoglieva i più ampi consensi: ancora una volta veniva sostenuta la tesi che, nonostante la comprovata convenienza del trasporto del petrolio via Capo di Buona Speranza, gli altri traffici ed il trasporto dei passeggeri restavano colpiti dalla chiusura della via Suez, la quale era peraltro causa d'impoverimento dei traffici del Mediterraneo a tutto vantaggio delle correnti atlantiche e dei porti del Nord Europa; ancora una volta l'analisi confermava la tesi che "il superamento totale della via Suez" era in evidente antitesi con gli interessi dell'Italia, della Francia, della Spagna, della Jugoslavia ed altri Paesi mediterranei, nonchè della Svizzera, dell'Austria, della Germania Federale, della Cecoslovacchia ed altri Paesi dell'Europa centrale e danubiana interessati ad avere più vie commerciali aperte anzichè una sola. Di qui l'invito affinchè nessun tentativo volto alla riapertura del Canale fosse trascurato, nella convinzione che i traffici marittimi, il trasporto e la politica marittima travalicano i termini di una economia regionale e investono tutta l'economia dei Paesi che attraverso il mare ricevono alimento e vita.

L'interesse alla riapertura del Canale anche nell'era delle supernavi veniva nuovamente sostenuto con convinzione nel 1971-72 a cura dei ceti interessati e della stampa, della Camera e del Senato con numerose interrogazioni parlamentari e, finalmente, con l'incon-

tro Medici-Schumann del 22 dicembre del 1972. Al contempo, mentre veniva pubblicato lo studio dell'UNCTAD sulle perdite conseguenti alla chiusura del Canale, veniva proposto dagli egiziani il "land bridge" Alessandria-Adabiya: segno rivelatore che il momento tanto atteso non era ancora giunto. E giungerà, infatti, soltanto il 5 giugno 1975.

Ma quale è stato il ruolo svolto dal canale di Suez fino al 1966, quali le conseguenze economiche della sua chiusura alla navigazione durata ben otto anni, quale il nuovo ruolo che la via d'acqua è chiamata a svolgere?

A tali interrogativi vogliono rispondere in modo sintetico le presenti note.

2. Il ruolo del canale di Suez fino al 1966

Con la "guerra dei sei giorni" (5-10 giugno), l'anno 1967 vedeva chiudere il canale di Suez proprio quando il traffico aveva raggiunto nell'anno precedente un nuovo traguardo: 21 mila navi transitate avevano trasportato 305.678 passeggeri e circa 242 milioni di tonnellate di merci (176 milioni dei quali costituiti da oli minerali), il tutto pari al 14% del traffico marittimo mondiale.

Si trattava di un vero e proprio traguardo, considerata la continua costante ascesa quantitativa del traffico, anche se non priva di fluttuazioni connesse a grandi avvenimenti politici ed economici internazionali (prima e seconda guerra e crisi mondiale, prima e seconda chiusura del Canale). I dati raccolti alla tabella 1 confermano tali fenomeni messi peraltro in luce, decennio per decennio, dal grafico A.

Tuttavia, la conoscenza della composizione merceologica dei traffici, della loro direttrice nello spazio e della evoluzione dell'industria dei trasporti marittimi sono particolarmente significativi del ruolo svolto dalla via d'acqua nel suo secolo di vita.

L'influenza della via Suez nelle relazioni commerciali internazionali, ancora imperniate sui sistemi coloniali o finanziari in rapido consolidamento, attirò subito l'interesse delle grandi potenze mondiali ed in particolare delle loro attività marittime. La gara per i mercati non fu solo lotta per procurarsi nuovi sbocchi di vendita dei propri prodotti sempre in aumento; lo fu anche per procurarsi il gran numero di materie prime necessarie perchè lo sviluppo industriale continuasse. Capofila fu l'Inghilterra che trasse dal Canale il maggior profitto, tanto da doversi ritenere non molto lontana dal vero la celebre frase dell'inglese Dilke che la Francia si sarebbe accorta "di avere speso milioni di franchi per scavare un Canale ad

uso dell'Inghilterra".

Ancora all'inizio del secolo il traffico della via d'acqua nella direttrice nord-sud era composto per un quarto del totale da metalli lavorati, macchine e materiale ferroviario, per un decimo dal carbone, poi da varie altre merci ed infine dai prodotti petroliferi, mentre il traffico nella direttrice sud-nord interessava per un quarto del totale i cereali dell'Asia e dell'Australia, poi i minerali, le oleaginose (soia, arachidi, copra) e le fibre tessili (cotone, juta, lana). Il petrolio rappresentava soltanto il 2%.

Ma ad iniziare dal 1938, salvo la pausa della seconda guerra mondiale, la direttrice nord-sud annoverava al primo posto i traffici di prodotti della raffinazione del petrolio, seguiti dal cemento, dal macchinario e dai cereali, ormai divenuti meno importanti, e infine dal carbone, ormai quasi trascurabile, mentre la direttrice opposta (sud-nord) si componeva nella sua grande maggioranza di greggio: i cereali rappresentavano soltanto il 3% del totale e le fibre tessili, al pari delle materie oleaginose, il 2%.

Si modificava dunque la fase in cui primeggiavano le derrate alimentari e gli oli vegetali e sopravveniva quella dominata dal petrolio proveniente in particolare dal Golfo Arabico (un terzo del fabbisogno dell'Europa occidentale transitava per il Canale).

Si spiega in tal guisa il forte balzo in avanti del traffico della secolare via d'acqua, che prende la denominazione di "via del petrolio" e la rapida crescita dei diritti di transito che nel 1966 ammontavano a 240 milioni di dollari, un'elevata aliquota delle entrate valutarie dell'Egitto, un cespite circa pari sotto l'aspetto quantitativo - ossia a prescindere dalle differenti significazioni economiche - al fatturato dell'epoca, ad esempio, della Shell Italiana, della Sip, della Società Montedison, ecc.

Circa i traffici secchi (66 milioni di tonnellate pari all'8% del traffico marittimo internazionale), la loro composizione (tabella

2) rifletteva in maniera abbastanza immediata le relazioni commerciali fra le economie europee e quelle dei Paesi d'oltre Suez. In via del tutto esemplificativa, dall'Oceano Indiano e dall'Asia orientale e meridionale venivano esportate verso il nord una vasta gamma di minerali e di derrate e prodotti coloniali, mentre nella direttrice opposta si registravano i fertilizzanti, i cereali, il macchinario, ecc.

Il ruolo svolto dalla via Suez era quindi divenuto di fondamentale importanza per i Paesi in via di sviluppo, che erano interessati a più elevate aliquote dei traffici di merci secche (18% all' imbarco e 16% allo sbarco) nei confronti delle aree più sviluppate a nord del Canale (rispettivamente, l'8% e il 5%).

Giova tuttavia sottolineare che la differenziazione ora detta era molto meno accentuata nei confronti dell'area del Mediterraneo considerata nel suo complesso, in quanto, rispetto ai traffici di merci secche del 1966, la via Suez interessava, per le esportazioni come per le importazioni, il 15% del suo interscambio via mare. Il Mediterraneo, che grazie all'apertura del Canale era ritornato al ruolo di grande arteria di traffici internazionali dopo il crollo del XVI secolo, presentava ancora un interesse alla via Suez di gran lunga superiore a quello del Nord Europa (15% contro il 4%; si veda ancora la tabella 2).

Un cenno sull'evoluzione dei trasporti marittimi.

L'apertura al traffico del canale di Suez (1869) cadde nell'ultimo trentennio del XIX secolo che vide, fra le grandi realizzazioni, il naviglio mondiale salire da 16 milioni di tonnellate a 30 milioni e, grazie all'introduzione del vapore, quadruplicare la propria capacità di trasporto. Poi l'evoluzione tecnica della nave segnerà ulteriori enormi passi.

Mentre il Canale svolgeva la propria funzione primaria di "via del petrolio", le dimensioni unitarie delle navi cisterna venivano accresciute sensibilmente (tabella 3) e prendeva inizio il trasporto del greggio seguendo la più lunga rotta del Capo di Buona Speranza.

Invero, si trattava inizialmente soltanto di una tendenza che, manifestatasi intorno al 1957, era riuscita a sottrarre frange marginali ai traffici petroliferi della via d'acqua; ma una tendenza che prendeva via via corpo e subiva una forte accelerazione proprio a causa della chiusura del Canale.

3. La chiusura del Canale e le sue conseguenze economiche

Soltanto un anno dopo la guerra mediorientale e la chiusura del canale di Suez, un'analisi degli effetti della crisi si presentava molto complessa a causa delle difficoltà di distinguere ciò che realmente era imputabile alla chiusura della via d'acqua da ciò che, invece, da essa era indipendente. Si trattava di discernere gli effetti diretti, quelli indotti ed eventuali altri di un fenomeno che - per ragioni attinenti alla sua durata, all'andamento del mercato dei noli marittimi, alla struttura della flotta, alle possibilità di integrazione commerciale dei mercati internazionali ed al grado di sviluppo conseguito o sulla via di conseguire da parte delle economie dell'Oltre Suez - si differenziava nettamente dalla precedente crisi di Suez dell'ottobre 1956-aprile 1957.

L'episodio di quegli anni fu di breve durata, ebbe luogo in fase di un mercato di noli particolarmente sostenuti ed il naviglio non era idoneo ad effettuare economicamente il trasporto lungo la rotta del Capo, sì che gli effetti della crisi furono, in definitiva, tuttaltro che clamorosi.

La seconda chiusura del Canale ha determinato invece anzitutto un temporaneo aumento dei costi del trasporto internazionale marittimo e perturbazioni dei traffici, in specie i più importanti via Suez, ossia il traffico petrolifero e quelli d'importazione e d'esportazione dei Paesi dell'Africa orientale e dell'Asia orientale e meridionale.

L'aumento dei costi del trasporto via mare ha avuto luogo in ragione dell'offerta di naviglio (cisterniero in particolare) divenuta temporaneamente carente a causa del notevole allungamento delle rotte fra l'Europa e l'Oriente. Altre conseguenze immediate sono state le drastiche contrazioni degli scambi fra l'area del Mediterraneo

e l'Oltre Suez.

L'industria dei trasporti marittimi si è adattata con notevole rapidità alla mutata situazione ed in breve tempo ha offerto la capacità addizionale di trasporto richiesta dal mercato, ristabilendo condizioni di normalità nelle rate di nolo.

Più durevoli sono stati invece gli effetti della crisi sulle correnti di traffico da e per l'Oltre Suez, il che ha inciso considerevolmente sul movimento dei porti (in specie quelli ubicati nei pressi del Canale: Aden, Port Sudan, ecc.) e sugli scambi commerciali dell'Africa orientale, in tal guisa gravemente colpita nel carattere concorrenziale dei propri prodotti e nelle possibilità di sviluppo del commercio di esportazione verso l'Europa.

L'Asia orientale e meridionale ha invece in parte contemperato una siffatta perdita intensificando l'integrazione commerciale con il Giappone, che ha tratto ampi benefici in termini di approvvigionamento di materie prime e di esportazione di prodotti dell'industria nazionale. Altri Paesi che hanno ottenuto benefici dalla crisi di Suez sono stati quelli dell'Africa occidentale, il Sud Africa, in specie per servizi marittimi e di bunkeraggio, e la Libia che, ad iniziare dal 1968, ha potuto aumentare di circa un terzo la propria produzione petrolifera, destinando oltre il 90% delle esportazioni ai Paesi dell'Europa occidentale.

Queste brevi note sono da completare in modo diverso con riguardo, rispettivamente, ai traffici petroliferi e agli altri.

Nei confronti dei primi, la chiusura della via d'acqua ha finito per incidere sulle strutture dell'approvvigionamento petrolifero d'Europa introducendovi fattori di una rigidità del tutto imprevista: si allude in particolare al ricorso ai greggi mediterranei e nigeriani e al sovrapprezzo - il cosiddetto nolo speciale per l'esportazione del greggio su brevi distanze - che è stato pagato in ragione della loro convenienza geografica. Ciò ha costituito un ulteriore onere moneta-

rio che si è aggiunto agli altri (premio di assicurazione, credito commerciale, ecc.); tutti valutati, come accennato dall'UNCTAD.

Con riguardo agli altri traffici, la crisi di Suez ha avuto effetti di minore entità per la diversa dimensione dei traffici stessi, l'adeguata offerta di naviglio ed ancora perchè le fonti di approvvigionamento dell'Oltre Suez sono state ben presto sostituite con quelle dell'Africa occidentale e del Centro e Sud America.

Nell'area mediterranea e in particolare in Italia le conseguenze della chiusura del Canale sono state avvertite pesantemente oltre che dal mondo armatoriale, da tutte le attività connesse all'industria marittima, quali quelle dei porti (in specie transitarie, per la distorsione di cospicue aliquote di traffico su altre rotte), dei cantieri di manutenzione e riparazione navale (la cui attività negli stabilimenti del Mezzogiorno ha subìto un calo persino del 30%), delle stazioni di bunkeraggio, delle provveditorie di bordo, ecc.

Alla crisi del sistema di distribuzione delle correnti di traffico ed ai riflessi sul mercato dei noli e sulle possibilità dell'import-export gli operatori europei hanno reagito secondo tre direttrici con:

a) una politica dei trasporti marittimi che permettesse l'applicazione di soluzioni alternative a Suez in termini di convenienza economica;
b) il ricorso per alcuni tipi di merce (soprattutto manufatti) ad altri modi di trasporto (ferrovia, strada, aereo);
c) nuove strategie per l'utilizzo delle fonti di approvvigionamento (in specie di materie prime) variando il grado di sfruttamento delle fonti tradizionali, oppure ricorrendo ad altre.

La nuova politica dei trasporti - che è poi quella suggerita dall'OCSE nel 1956 in occasione della citata prima chiusura del canale di Suez - ha portato alla costruzione e all'esercizio di navi di gran di portate, in specie cisterniere. E ciò in quanto tale naviglio ha consentito di realizzare "economie di scala" talmente cospicue da copri-

re ampiamente i maggiori costi derivanti dall'allungamento della rotta del Capo rispetto a quella di Suez; il che non è poca cosa, ove si pensi che una nave di grandi dimensioni può effettuare in un anno, ad esempio, 6 viaggi, mentre una nave più piccola nè può effettuare più del doppio.

L'elevata competitività delle grandi petroliere si deve principalmente a due fattori di notevole significato: il prezzo della costruzione cresce in ragione marcatamente meno che proporzionale alla portata, mentre le spese per l'equipaggio, la cui importanza nella gestione è fondamentale, sono pressochè uguali a quelle di una nave di minori dimensioni.

Nei traffici secchi le possibilità di reazione degli operatori sono state sensibilmente limitate dalla scarsa convenienza economica del ricorso a navi di grandi portate sulla rotta del Capo e pertanto si è imposta l'alternativa di circumnavigare l'Africa subendo notevoli aggravi monetari, oppure utilizzare altri modi di trasporto.

Tale è stata la politica perseguita dai Paesi dell' Europa nord-occidentale interessati nel 1966 ad un volume di traffici via Suez dell'ordine di 100 milioni di tonnellate di merci; tale è stata del pari la politica dei traffici perseguita dai Paesi dell'area mediterranea interessati, sempre in quell'anno, ad un movimento attraverso il Canale di 86,5 milioni di tonnellate di merci, di cui 56 milioni, pari a circa due terzi, facenti capo ai porti italiani (tabelle 4 e 5).

Di qui due brevissime considerazioni: a) il volume dei traffici via Suez dell'area mediterranea era cosa tuttaltro che trascurabile rispetto ai traffici dell'Europa nord-occidentale; b) i traffici da e per l'Italia - pari peraltro all'82% di tutti quelli del Mediterraneo settentrionale - erano più che rappresentativi, anche per caratteristiche qualitative, di quelli del Bacino.

Lo studio degli effetti della chiusura del Canale di Suez po-

stula l'analisi di tutto il movimento delle merci con l'estero riferito all'ultimo anno intero di apertura al transito della via d'acqua, il 1966, e all'ultimo anno intero di chiusura, il 1974. L'indagine proposta (tabelle 6-7-8-9 e grafici B e C) concerne il 1973 in luogo del 1974 e ciò, a prescindere dall'attuale mancata pubblicazione delle informazioni statistiche dell'ISTAT, perchè il 1973 è l'ultimo anno dell'economia mondiale relativamente non turbata dalle vicende petrolifere, dall'inflazione, dalle vicende monetarie, dalla recessione, ecc., che non poco hanno poi influito sulla produzione, sui consumi, sugli scambi commerciali. Un cenno alla situazione attuale sarà fatto in seguito.

L'analisi comparativa dei traffici internazionali marittimi via Suez è condotta per gruppi di Paesi e per capitoli merceologici. Più esattamente sono ripresi i dieci capitoli dell'ISTAT in cui sono raggruppate le merci che presentano vaste analogie di impiego e di origine o di trasformazione, ciò che consente di risalire al settore del consumo o al comparto della trasformazione della merce, ossia alla industria o al gruppo di industrie più o meno direttamente interessate.

La comparazione dei traffici con i Paesi dell'Oltre Suez del 1966 e del 1973 cela ovviamente la dinamica degli anni intermedi. A tal fine sarà forse sufficiente osservare che l'inagibilità del Canale ha influito in maniera molto incisiva sul volume complessivo dell'interscambio negli anni immediatamente successivi alla chiusura, poi la necessità di mantenere ricche correnti di traffico con l'Oltre Suez ha indotto a servirsi di varie vie di trasporto e l'interscambio ha ripreso a crescere. Sono comunque posti in luce i mutamenti intervenuti nei traffici internazionali via mare, nei servizi di linea e nella funzione transitaria dei porti, quest'ultima in correlazione allo sviluppo dei traffici degli scali nord europei e alla dilatazione delle loro zone di influenza.

Nel commercio marittimo d'importazione del 1966 (131,5Mt), la via Suez interessava oltre il 40% del totale dei traffici, la via Gibilterra poco più del 28%, il Bacino Mediterraneo il 20% e il Mar di Marmara e il Mar Nero poco più del 10%.

Ma questi indici mutano sensibilmente con riguardo a singole merci o a gruppi merceologici, fra i quali:

a) fonti di energia (Mt 97,6). Per l'approvvigionamento del petrolio il Canale si poneva in posizione di netto vantaggio su tutte le altre rotte: 58,5% del totale contro il 27,7% del Bacino Mediterraneo, l'11,5% del Mar Nero, il 2,3% dell'Oltre Gibilterra. Nell'ambito della supremazia dell'Oltre Suez si affermavano, nell' ordine, il Kuwait, l'Arabia Saudita, l'Iran e l'Iraq. Siffatto rango l'Oltre Suez certamente non deteneva per i combustibili minerali solidi, che erano invece a deciso appannaggio degli Stati Uniti, Paesi Bassi, Polonia, Germania, Belgio e Unione Sovietica;

b) minerali (Mt 15,3). L'Oltre Suez partecipava ai traffici del settore in ragione dello 0,8% del totale, appena superato dal Mar Nero e poi dal Bacino Mediterraneo, mentre era determinante la via Gibilterra per i traffici con l'Africa occidentale (Liberia, Mauritania), con il Sud America (Venezuela, Colombia, Argentina) e con l'Europa settentrionale e occidentale (Regno Unito, Belgio, Norvegia, Svezia, Paesi Bassi);

c) prodotti agricoli e derrate alimentari (Mt 14,7). Le provenienze dall'Oltre Suez erano dell'ordine dell'1% del totale, alla pari con il Bacino Mediterraneo e il Mar Nero, essendo tali traffici fortemente accentrati sulla via Gibilterra con provenienza dal Nord e Sud America (Canada, Usa, Argentina) e poi dall'Europa settentrionale e occidentale (Svezia, Regno Unito, Finlandia, Norvegia);

d) concimi e prodotti chimici (Mt 3,5). Ancora dell'ordine dell'1% del totale degli sbarchi la partecipazione dei Paesi a sud di Suez, superiore a quella del Mar Nero ma inferiore a quella del Bacino Me

diterraneo e, soprattutto, del Nord America (Stati Uniti) e dell'Africa occidentale (Marocco);

e) macchine, veicoli e manufatti (Mt 0,35). Sempre dell'ordine dell'1% del totale, la via Suez, quasi alla pari con il Bacino Mediterraneo ma entrambe comunque superiori al Mar Nero; determinante in tali traffici era invece la via Gibilterra, in specie per le provenienze dagli Stati Uniti.

Nel commercio marittimo d'esportazione del 1966 (29,6 Mt), la via Suez era interessata all'11% del totale dei traffici, la via Gibilterra al 66%, il Bacino Mediterraneo al 22% e il Mar Nero all'1%.

La partecipazione della via Suez variava a seconda del settore merceologico. Essa era massima per i concimi (36%), per i prodotti metallurgici (29%) e per i prodotti agricoli e gli animali vivi (28%); era dell'ordine del 24% per i prodotti chimici, le macchine, i veicoli ed altri manufatti; era invece molto modesta con riguardo ai prodotti petroliferi, le derrate alimentari e foraggiere ed altre merci.

Fra il 1966 e il 1973, nonostante la chiusura dell'importante arteria di traffico, il movimento generale della navigazione è aumentato nei nostri porti del 76% con una punta massima dell'82% negli sbarchi. Il fenomeno ha interessato sia il cabotaggio, che è quasi raddoppiato (in specie all'imbarco grazie alla sua correlazione all'ubicazione degli stabilimenti industriali costieri e ai cicli della produzione), sia il movimento delle merci con l'estero, che è cresciuto mediamente in ragione del 70% (passando da 161,1 a 274,3 Mt) e in ragione dell'81% con riguardo agli sbarchi (grazie alla sua correlazione alla funzione transitaria dei nostri porti, all'importazione di fonti di energia, materie prime, prodotti alimentari e all'esportazione di prodotti industriali).

Anche il movimento dei passeggeri ha segnato incrementi dell'ordine del 50%, per cui sul finire del 1973 si è registrato nei nostri scali marittimi un movimento giornaliero di 60 mila persone e di oltre 1 milione di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate.

In detto periodo l'incremento di traffico è stato, nel settore dello sbarco, pari a 105,8 Mt. e ad esso hanno concorso il Bacino Mediterraneo per il 63%, i paesi dell'Oltre Suez per il 21,5%, i paesi oltre Gibilterra per il 13% e quelli del Mar Nero per il 2,5%.

L'aumento più cospicuo si è avuto nei traffici dell'area mediterranea con la partecipazione determinante dei suoi mercati petroliferi (Libia, Libano, Siria, Algeria) che hanno concorso con i mercati medio orientali (Arabia Saudita, Iran, Kuwait, Irak, Oman e Qatar), dell'Africa occidentale (Nigeria) e del Sud America (Venezuela) al nostro fabbisogno. Più modesti gli incrementi con provenienza dal Mar Nero (Unione Sovietica) e dall'Europa settentrionale (Olanda, Regno Unito, Belgio).

Al Bacino Mediterraneo e all'Africa occidentale si devono altresì i maggiori approvvigionamenti di metalli.

Anche i traffici di minerali con l'Oltre Suez sono cresciuti, ma sono cresciuti in maggior misura quelli con l'Oltre Gibilterra, con provenienza dall'Africa occidentale (Liberia, Mauritania), dal Nord America (Canada, Usa), dal Nord Europa (Olanda, Regno Unito, Norvegia, Belgio), dal Sud America (Venezuela e Brasile).

Per le fonti di energia e le principali materie prime è stata quindi attuata la diversificazione dei mercati.

Quanto agli altri settori, la crescita dei traffici di prodotti agricoli ed alimentari si deve alle Americhe (Canada, Usa, Argentina) e all'Africa occidentale (Costa d'Avorio, Gambia e Nigeria), mentre si sono contratti i traffici con l'Asia occidentale; la crescita dei traffici di concimi è dovuta alle provenienze dall'Africa occidentale (Marocco), mentre

quelli del Mediterraneo, Mar Nero ed Oltre Suez hanno subito una flessione. Infine la crescita dei traffici di prodotti chimici si deve soprattutto all'Europa settentrionale (Svezia, Finlandia e Paesi Bassi), al Nord America (Canada e Usa) e, poi, al Bacino Mediterraneo (Tunisia e Israele).

Nel settore dell'imbarco l'incremento di traffico è stato di 7,4 Mt e ad esso hanno concorso il Bacino Mediterraneo per l'80%, i paesi d'oltre Gibilterra per il 28% e il Mar Nero per il 9%. Per converso, i paesi Oltre Suez hanno segnato una flessione dell'ordine medio del 17%.

Il massimo incremento si è registrato ancora nei traffici di esportazione verso i paesi dell'area mediterranea interessando tutti i settori merceologici, compresi i prodotti petroliferi ma esclusi i concimi chimici, i quali ultimi hanno segnato una flessione rispetto al 1966 anche negli altri settori geografici.

In sintesi si sono avuti una crescita dei traffici d'esportazione verso le Americhe ed una contrazione di quelli di prodotti petroliferi verso l'Africa occidentale, e, segnatamente, verso l'Europa settentrionale e occidentale. Si sono registrati ancora regresso dei traffici d'esportazione verso i paesi d'Oltre Suez, in particolare verso quelli più vicini al Canale, e apprezzabile crescita, invece, di quelli con l'Australia.

In breve, dopo la chiusura del canale di Suez, l'Italia - e con essa almeno tutti gli altri paesi dell'Europa Mediterranea - hanno intensificato i rapporti di scambio con le aree geografiche d'oltre mare con eccezione dei paesi più vicini al Canale. Tuttavia fanno spicco i traffici petroliferi d'importazione, che già prevalentemente incentrati nel Golfo Persico, sono andati gradualmente aumentando a vantaggio dei greggi mediterranei.

Per ciò che attiene al carico generale, il traffico mediterraneo con l'Oltre Suez, dopo l'iniziale impatto dovuto alla chiusura del Canale, ha ripreso a crescere. Nel periodo 1966-73, i servizi di linea, di cui il carico generale costituisce il normale alimento, pur ridimensionati nel numero e caratteristiche delle unità, hanno trasportato un maggior carico. La tabella 10 offre indicazioni relative ai servizi italiani.

Altri effetti della crisi di Suez si sono manifestati nelle attività dei porti, in particolare nella loro funzione transitaria con l'estero.

Con esclusione del petrolio trasportato via condotta, il transito estero dei nostri porti nel 1973 è stato di 362.270 tonnellate di merci secche in meno rispetto al 1966, segnando un calo mediamente pari al 13,3% del totale. La flessione è stata molto più sensibile allo sbarco (circa il 30%) rispetto all'imbarco (circa 3,5%) ed ha interessato in diversa misura gli scali marittimi (tabella 11).

Allo sbarco il porto più colpito è stato quello di Trieste, che aveva subito una flessione dell'ordine del 35% dovuta alla contrazione dei transiti per la Cecoslovacchia e l'Ungheria; il porto di Genova aveva registrato un calo del 19% dell'attività al servizio della Svizzera, Francia, Germania Federale e Jugoslavia; il porto di Venezia aveva perduto la gran parte dei propri transiti con la Svizzera, l'Austria e la Germania Federale; il porto di Livorno aveva anch'esso perduto i suoi traffici da e per vari paesi dell'Europa centrale.

All'imbarco lo scalo più interessato è stato ancora quello di San Giusto (circa il 14% del transito complessivo), poi lo scalo di San Marco. Altri porti, come Genova e Savona, hanno invece registrato nel transito con l'estero flessioni nei confronti di alcuni paesi e crescita nei confronti di altri, ma nell'assieme hanno realizzato un totale attivo.

Le principali merci sono state, allo sbarco: i minerali, che hanno subito un calo del 30%; i cereali, che sono diminuiti del 66%; il legname, sceso del 60%. Questi tre gruppi merceologici rappresentavano, da soli, nel 1966 circa la metà degli sbarchi di merci secche in transito estero. Per contro, le merci generali hanno registrato una crescita dell'8,3%.

I minerali e il legname hanno segnato una sensibile flessione anche nei transiti d'imbarco, mentre i cereali e le merci generali sono cresciuti nell'ordine del 10%.

In sintesi, dalla crisi di Suez, i paesi dell'Europa centrale e danubiana si sono rivolti ad altri mercati fornitori di materie prime che hanno

importato tramite i porti jugoslavi e nordeuropei, mentre hanno egualmente esportato tramite i nostri scali i prodotti industriali per un volume complessivo di poco inferiore a quello dell'epoca della chiusura della secolare via d'acqua.

Con la crisi di Suez, tradizionali correnti di traffico marittimo fra l'Europa e il Medio ed Estremo Oriente, considerata la necessità di percorrere la rotta di Buona Speranza, hanno trovato conveniente far capo ai porti del Nord Europa, in ragione - è stato detto - della sostituzione delle forme tradizionali di trasporto marittimo con tecnologie nuove e di adeguate ed operanti infrastrutture portuali e di trasporto interno.

Invero, oltre a questi fattori, sono da considerarne molti altri fra cui: la vicinanza dei porti del Nord Europa ai grandi centri decisionali europei e la pratica conferenziale del trasporto via mare, gli ingenti capitali investiti in infrastrutture ed attrezzature portuali in tempi brevi, grazie all'autonomia delle amministrazioni portuali e agli investimenti privati, l'elevata produttività dei porti e la certezza dei costi finali dei servizi prodotti, la frequenza e la varietà dei servizi di linea, le agevolazioni tariffarie delle ferrovie per i trasporti in transito estero e la politica dei trasporti sulle principali vie di navigazione interna (es. Reno), la celerità con cui vengono svolti i controlli doganali, ecc.

Sono questi i principali concomitanti fattori che hanno favorito l'accentramento dei traffici nei porti nordeuropei, ora in condizioni di realizzare una sorta di economia di scala con riguardo, in specie, al carico generale e containerizzato, ossia al traffico che genera il più elevato valore aggiunto.

E' fin troppo evidente quanto il recupero di tali traffici nei porti del Mediterraneo e gli effetti positivi della riapertura di Suez postulino un'adeguata, decisa ed organica politica dei traffici, dei trasporti e dei porti, questi ultimi da concepire e gestire come complessi aziendali produttori dei servizi richiesti dal mercato. Solo in tal guisa è possibile

uscire dall'ottica ristretta inerente alla situazione di alcuni porti e volgere responsabili sforzi alla ricerca di una soluzione possibilmente ottimale nei riflessi sia della produttività sia degli investimenti.

4. La riapertura del Canale ed il nuovo ruolo che esso è chiamato a svolgere

Se la seconda chiusura del Canale ha avuto luogo in un momento di avvio allo sviluppo dell'integrazione commerciale dell'Oltre Suez con l'Europa ed il Mediterraneo e di evoluzione qualitativa dell'offerta del trasporto marittimo, la riapertura della via d'acqua ha luogo in un momento diversamente caratterizzato.

Un primo fattore della nuova situazione è l'indubbio più ridotto ruolo economico dell'Europa nello sviluppo dei paesi oltre Suez e l'affermarsi del Giappone il quale - lungi dal volere perseguire una politica commerciale basata sul mero scambio di materie prime da una parte e prodotti industriali dall'altra - ha fatto leva su operazioni di investimento diretto all'estero, su aperture di credito per lo sviluppo economico ed il finanziamento del commercio estero, sulla creazione di imprese congiunte, sulla assistenza tecnica, ecc. Siffatta politica il Giappone ha via via sviluppato al crescere della propria dipendenza energetica dall'area del Sud-Est asiatico e Golfo Persico e delle risorse finanziarie di detti Paesi che, grazie alla crisi petrolifera, hanno dilatato il potenziale economico dei loro mercati, ormai divenuti un importante polo produttivo e commerciale, che conferisce una nuova dimensione e richiede una nuova qualificazione dei rapporti economici e di scambio fra i paesi al di qua e al di là del Canale di Suez.

Nei confronti del mondo arabo, in particolare, non sarà inutile ricordare che la crisi dell'energia ha scosso i rapporti arabo-europei, ma appunto ciò rafforza la necessità di una maggiore cooperazione, peraltro agevolata dal dinamismo dei mercati arabi e dalla riapertura del Canale.

I piani di sviluppo di quei paesi - sia quelli produttori di petrolio sia gli altri - prevedono tutti lo sviluppo industriale, la cooperazione con i paesi europei ed investimenti europei di capitale, ma le premesse tradizionali dello scambio sono sovente sostituite con "pacchetti" di richieste volte alla rapida trasformazione di territori e popoli in condizione di depressione economica.

Si tratta di iniziative che possono interessare il mondo intero e che interessano certamente i popoli del Mediterraneo anche attraverso forme d'integrazione e di collaborazione tecnica ed economica, cui sono collegate vaste possibilità di attivare intensi scambi commerciali.

Ma l'interscambio via mare fra le suddette aree è a sua volta condizionato da due ordini di fattori: da un lato l'agibilità tecnica del canale di Suez e la convenienza economica al suo uso, dall'altro le nuove potenzialità tecniche ed economiche del trasporto.

A proposito del Canale, il mero ripristino delle sue caratteristiche tecnico-nautiche del 1967, mentre gli conferisce una capacità di transito inadeguata rispetto alle grandi navi cisterna e polivalenti usate nei traffici di fonti di energia e rinfuse solide, lo rende adeguato al transito di quasi tutte le più moderne navi da carico.

Da ciò consegue un notevole miglioramento nell'efficienza del trasporto di merci secche, in specie per provenienze e destinazioni mediterranee, consistente in un sensibile risparmio di combustibile, particolarmente apprezzabile in fase, come l'attuale, di elevati prezzi, un aumento del rendimento delle unità impiegate e quindi della loro capacità di trasporto, che consente di ridurre gli oneri fissi per unità di carico; cosa del tutto cospicua se si considera che all'azienda armatoriale gli oneri fissi di investimento gravano, mediamente, per un terzo sui costi di esercizio.

A parità di condizioni, il costo del trasporto può dunque diminuire in modo sensibile, da un massimo del 50% sulla rotta Mediter-

raneo-Golfo Persico ad un minimo del 16% sulla rotta Nord Europa - Australia, a parte i sovrapprezzi di assicurazione, invero ancora elevati ma non più ingenti, e le tariffe di transito, pari ancora ad un percorso marittimo maggiore, seppure variabile a seconda delle dimensioni delle navi, che pertanto incidono sulla competitività di Suez rispetto all'alternativa rotta del Capo.

Tuttavia sembrano doverose due breve considerazioni: 1^)nei servizi di linea con l'area ora detta si registrano tariffe di spedizione del 25% inferiori a quelle dovute per circumnavigare l'Africa; 2^) sono di tutta evidenza nei rapporti commerciali i vantaggi dovuti ad una riduzione del tempo del percorso.

Circa i trasporti oceanici di petrolio, è da sottolineare il surplus d'offerta di navi cisterna, in specie di grandi dimensioni, ed una sfavorevole congiuntura del mercato dei noli. Questi due fattori - in uno ai vincoli di transitabilità del Canale, al livello dei pedaggi, alle possibilità offerte dagli oleodotti (ad eccezione ovviamente del SUMED, ancora in fase di realizzazione) ed alla diminuita domanda di greggio - limitano il ruolo della via d'acqua quale arteria di rifornimento petrolifero dei mercati nordeuropei.

Al contrario, per destinazioni al Mediterraneo, la differenza del costo del trasporto per vie alternative è apprezzabile con riguardo a navi cisterna fino a 70 mila tonnellate impiegate nel trasporto nelle due direttrici via Suez e lo è ancor di più se nel viaggio di ritorno vengono utilizzate, in zavorra, navi da 150 mila tonnellate ed oltre, come già si è ripetutamente verificato.

Tuttavia, i programmi egiziani di ampliamento e di approfondimento della via d'acqua conferiranno al Canale stesso un graduale sensibile allargamento della sua area di agibilità (grafici D ed E).

Secondo recenti dichiarazioni egiziane, dall'apertura del Canale a tutto gennaio 1976 si è registrato un transito di 6.291 navi, di cui 1.167 in gennaio, il che rappresenta circa la metà del traffico men

sile anteriore alla chiusura. La media è stata di 26 navi al giorno ed essa è salita, nel gennaio predetto, a circa 38. Il tempo di transito è di 24 ore nella direttrice nord-sud (comprese 8-11 ore di attesa) e di 20 ore nella direttrice opposta (incluso un tempo di attesa di 4-6 ore).

Le previsioni di sviluppo dei traffici via Suez sono state oggetto di una fioritura di studi italiani e stranieri: tra i primi ricordiamo quello del C.i.s.co., tra gli altri quello della "Lambert Brothers Shipping", recentemente analizzato ed acutamente commentato da Francesco De Fonzo.

Invero, la complessità della situazione non gioca in favore dell'attendibilità delle previsioni. Occorre non sottovalutare le alternative di trasporto che nel frattempo si sono rafforzate, la congestione nei porti, gli effetti dovuti alla durata dei contratti e, in ogni caso, ad una sorta di vischiosità delle correnti di traffico ecc. Si pensi che un transito di un certo rispetto il canale di Suez e quello di Panama lo registrarono vari anni dopo l'apertura; così è stato per il canale di Kiel, nel Mar Baltico, una volta terminata la sua preminente funzione militare; così ancora sarà per il Canale appena costruito dall'Unione Sovietica per passare direttamente dal Mar Baltico al Mare di Barents senza dover percorrere il periplo norvegese.

Non è di certo agevole intravvedere le dimensioni della domanda di transito, l'elasticità della domanda, la capacità di trasporto dell'infrastruttura in rapporto alle specie dei servizi domandati, ecc. Inoltre il progetto di riapertura della via d'acqua è concepito nel quadro della ricostruzione dell'Egitto e dei programmi di sviluppo, e ciò implica che un eventuale calcolo della redditività degli investimenti fondato sul rapporto benefici-costi - a parte i limiti che gli sono propri - non potrebbe stare assolutamente in sè, ma vivrebbe come momento settoriale di un ben vasto programma nazionale.

Tuttavia un particolare spicco potrebbe assumere la politica d'esercizio del Canale. Se è vero che il finanziamento delle opere e la redditività delle medesime sono problemi congiunti, non sembra essere men vero che nella fattispecie le opere da finanziare, i tempi di realizzazione delle fasi progettuali della via d'acqua e della condotta Suez-Alessandria, le tariffe di transito ed accessorie per l'uso del Canale e quelle di noleggio dell'oleodotto, i tempi di sosta delle navi a Port Said ed a Suez per la formazione dei convogli sono le principali variabili di una strategia d'esercizio che può essere indirizzata a restituire al Canale la qualificazione di grande arteria di traffici internazionali e ad incidere con efficacia sulla politica degli investimenti nelle industrie armatoriali e marittime. Se infatti la chiusura della via d'acqua ha avuto come primo effetto il fenomeno del gigantismo navale e, con esso, una riduzione del costo del trasporto, il sensibile aumento del prezzo del combustibile, in uno alla convenienza armatoriale di percorrere rotte di medio raggio con il maggior numero di approdi, può rimettere in discussione i programmi di costruzioni navali ed i calcoli di economicità del trasporto marittimo in termini del rapporto, riferito alla nave, lunghezza della rotta/numero degli approdi/prezzo del combustibile. E questi termini agiscono nel senso di privilegiare la via Suez.

Ancora, ma certamente non da ultime, due considerazioni.

L'utilità del Canale va ben oltre i pure apprezzabili termini del costo e del tempo del trasporto. Esso conferisce una maggiore elasticità al sistema di rifornimento di fonti di energia e materie prime, ossia alle possibilità di accedere ad un più vasto mercato, agevolando ad un tempo una politica di diversificazione degli approvvigionamenti, un'azione deterrente ad eventuali ulteriori crescite delle quotazioni di greggi mediterranei, la possibilità di tempestivi approvvigionamenti nella deprecata ipotesi di nuove tensioni del mercato.

L'altra considerazione. I vantaggi che dalla riapertura del Canale possono venire al Mediterraneo ed all'Italia interessano anche i Paesi produttori di petrolio del Medio Oriente e sono legati ai facilitati rapporti con il Mar Rosso e il Golfo Persico. Questi vantaggi possono essere cospicui, al pari della stessa restituzione del Mediterraneo alla sua secolare funzione di via di comunicazione intercontinentale e dell'accorciamento dei percorsi via mare, quindi alla riduzione del costo e del tempo del trasporto.

In ciò il nuovo aspetto della riapertura del canale di Suez, che non è un semplice ritorno al passato, ma anche il mezzo che agevola lo sviluppo dei Paesi produttori e dell'Egitto, e quindi la partecipazione alle iniziative stimolate in quei paesi da nuovi investimenti.

Le prospettive sono alquanto favorevoli, anzi si deve dire con Vito Dante Flore che in un panorama mondiale di traffici marittimi fortemente depresso, quale l'attuale, l'area compresa fra Algeri ed il Golfo Persico, in specie quest'ultimo, rappresenta l'unica zona luminosa in tanto grigiore.

L'altro ordine di fattori cui è condizionato l'interscambio via mare con l'Oltre Suez si sostanzia - lo si è accennato - nelle nuove potenzialità tecniche ed economiche del trasporto.

Il mondo vive un momento tutto particolare fatto di mutamenti a catena destinati a modificare profondamente la geografia dei trasporti. Basti pensare alla Transiberiana per contenitori, al nuovo prossimo grande porto di Nakhodka dell'Unione Sovietica, all'Europa-Giappone con le "S. L. 7" da 33 nodi della Sea Land via Atlantico - Ferrovia Transcontinentale - Pacifico, al canale Reno-Meno-Danubio, al collegamento Mare del Nord - Mediterraneo via Reno-Rodano, al tunnel sotto la Manica (anche se temporaneamente sospeso), al trasporto combinato mare-ferrovia della Canadian Pacific e ad altre realizzazioni e progetti non ancora compiuti tendenti ad una sempre più vasta partecipazione ed integrazione dei modi di trasporto.

Con riguardo al canale di Suez, non si può non osservare che, mentre la sua apertura segnò il trionfo definitivo del vapore sulla vela, la sua chiusura del 1967 ha decretato il trionfo, oltre delle supernavi, del trasporto integrato, il quale, nonostante si svolga con mezzi diversi, risponde al concetto unitario della traslocazione dei beni dal luogo di origine a quello di destinazione, grazie alle possibilità di trasportare, in luogo di merci singole, contenitori, automezzi, rimorchi.

La nave portacontenitori, che si è affermata sulle grandi rotte oceaniche, postula un'alta concentrazione di capitali e comporta elevati costi di esercizio, il che impone cicli operativi quanto più brevi possibili, un numero di approdi ridotto a pochi adeguati terminali nei quali si possa concentrare il carico interessante un'ampia zona e linee di penetrazione rapida nell'entroterra. Si pensi quanto un siffatto complesso infrastrutturale possa concorrere ad una rivincita dei porti del Mediterraneo settentrionale (quali punte avanzate del discorso collaborativo riapertosi di recente tra la Comunità economica europea e molti Paesi del Bacino) di fronte al predominio degli scali del Nord Europa.

Tra le altre navi a tecnologia avanzata è da porre l'accento sulla famiglia dei traghetti, i quali si sono ampiamente affermati - e ulteriori progressi sono destinati a conseguire nei traffici specializzati - per le loro caratteristiche di economicità, sicurezza, comodità, rapidità e, soprattutto, d'integrazione con altri mezzi di trasporto. Il traghetto non si pone in posizioni di concorrenza rispetto alla nave-containers, ma in posizione di netta complementarietà tecnica: basti all'uopo pensare che esso può soddisfare il bisogno di collegamento dei terminali dei servizi containers con altri porti della medesima area geografica assolvendo una funzione "feeder".

Il traghetto inoltre ha rivivificato il trasporto marittimo di passeggeri con o senza auto al seguito, che sembrava del tutto tramontato a causa della concorrenza dell'aereo, ed ha creato nuovi traffici in concorrenza con altri mezzi di trasporto.

Sotto l'angolazione portuale, le navi traghetto rispondono ad una concezione tecnico-commerciale profondamente diversa da quella che è propria della nave convenzionale. Esse non soltanto sono idonee a ridurre al minimo le soste nei porti per le operazioni di commercio - e consentire quindi la massima "rotazione delle navi in porto" - ma sono tecnicamente idonee ad utilizzare qualsiasi porto (anche di limitati fondali) che possa offrire loro una modesta banchina ed un piazzale di sosta per i rimorchi o semitrailer che trasportano.

La gestione dei traghetti ha conseguito buoni risultati nei traffici mediterranei e in quelli con l'Oltre Suez. Inoltre, nei traffici con i porti notoriamente molto congestionati dell'Asia Minore e dell'Africa Occidentale tale naviglio, grazie all'eccezionale velocità di sbarco ed imbarco, può evitare i lunghi turni di attesa...a meno che non si abbiano a ripetere episodi, come quello della Nigeria, di concessione di attracchi preferenziali ai servizi marittimi con i porti del Nord Europa.

Il ruolo primario che la via d'acqua è chiamata a svolgere nel più breve periodo non è quindi più quello di "via del petrolio", ma il ruolo segnato dai mercati al di qua ed al di là di Suez, dal poderoso progresso tecnologico esploso nell'ultimo decennio nel Mediterraneo e dall'affermazione crescente dei traffici specializzati.

Quanto ai mercati oltre Suez, non sarà inutile sottolineare che almeno una loro notevole parte ha attualmente esigenze ben diverse da quelle di un decennio fa. Mercati che esportavano prodotti grezzi (minerali di ferro, zucchero grezzo, juta in balle, caffè, minerali non ferrosi, copra, ecc.) per ricevere prodotti finiti di consumo diretto o di investimento industriale, esportano ora semilavorati in fer-

ro e in acciaio, cemento, prodotti di cotone e di lana, tappeti, legno semilavorato, prodotti alimentari, ecc.

Si tratta di paesi che, in difetto di infrastrutture di containerizzazione, sono ora molto interessati al sistema dei traghetti, anche nella versione "ro-ro".

Trova ancora piena conferma, quindi, il principio secondo cui la struttura dell'interscambio e l'evoluzione tecnologica del trasporto si armonizzano e si modellano reciprocamente creando nuove morfologie di traffico.

Ma l'attuale volume dei transiti via Suez è altresì un sintomo molto vistoso della recessione mondiale e particolarmente europea ed italiana, che postula la necessità di sviluppare la produzione, la cooperazione internazionale e gli scambi per conseguire stabilità ed espansione economica.

Se questo è l'obiettivo, l'integrazione della via marittima con gli altri modi di trasporto è - a ben considerare - la risposta che il trasporto dà all'evoluzione tecnologica della produzione dei beni e questa sorta di dialogo tra i due - il trasporto e la produzione dei beni - da tempo intravista da eminenti economisti, primo fra tutti il nostro Pantaleoni - genera una dinamica che modifica le premesse stesse del sistema economico, in quanto produce simultaneamente una dinamica nel sistema e una dinamica del sistema. Non per nulla il trasporto è attività strumentale (e non neutrale) dell'economia; non per nulla la politica dei trasporti è strumento privilegiato dello sviluppo economico. Tutto sta nel volerla e nel saperla usare.

A P P E N D I C E

Tab. 1.a - MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE ATTRAVERSO IL CANALE DI SUEZ

Anni	Numero	Tonnellate stazza netta	Tonnellaggio netto unitario
1870	486	437.000	899
1913	5.000	20.000.000	4.000
1938	6.200	34.400.000	5.580
1963	19.000	210.000.000	11.000
1966	21.000	256.000.000	12.000

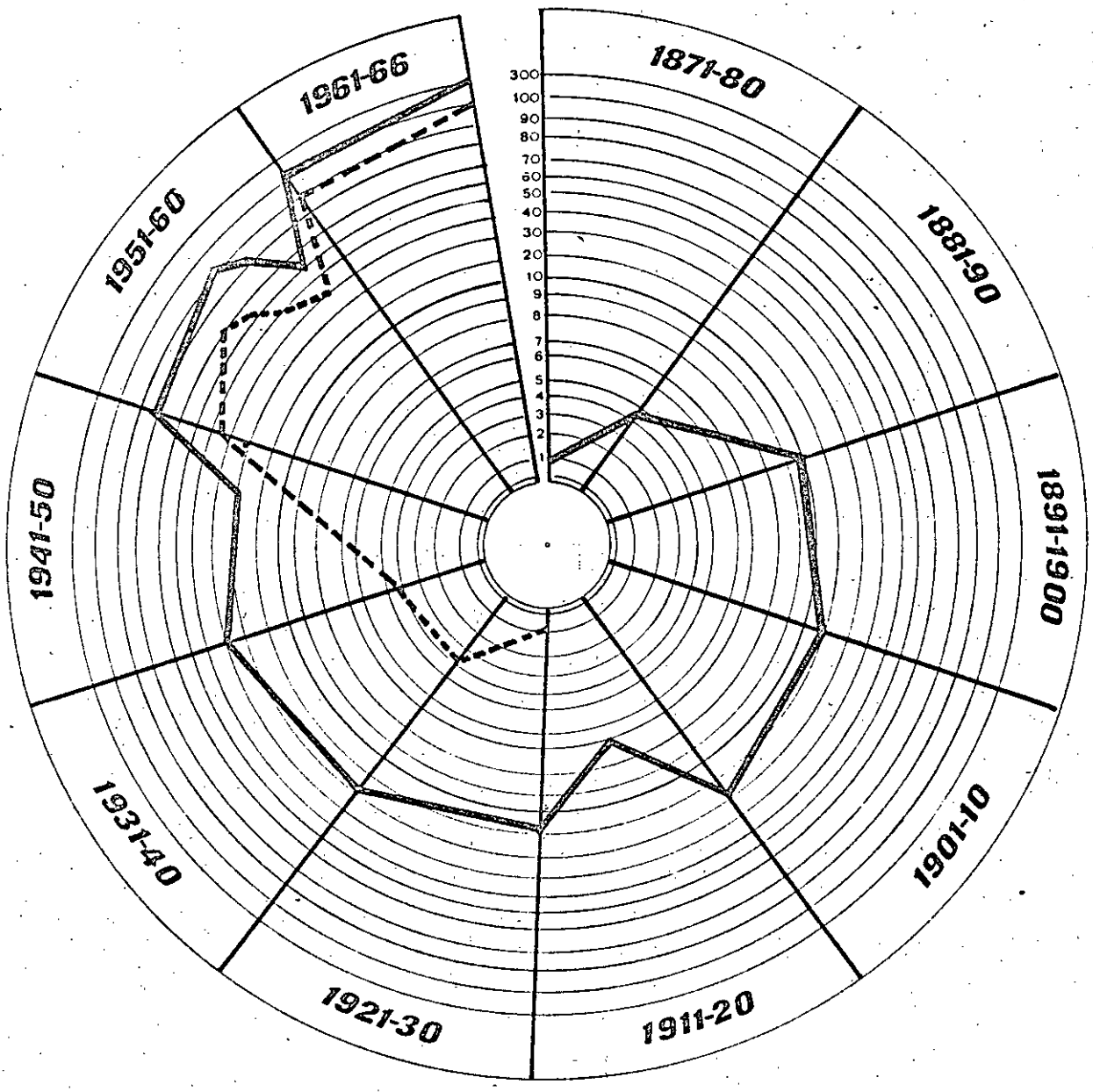
Tab. 1.b MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE NAVI MERCANTILI E PASSEGGERI TRANSITATE ATTRAVERSO IL CANALE

Anni	Merci (tonn.)		Passeggeri (n.)	
	complessive	navi italiane	complessivo	navi italiane
1964	212.306.000	48.000.000	257.678	87.804
1965	225.442.000	51.000.000	287.085	98.109
1966	241.893.000	54.702.000	305.678	104.256

Fonte: Elaborazioni Suez Canal Report.

GRAFICO A MOVIMENTO COMMERCIALE ATTRAVERSO IL CANALE DI SUEZ

(milioni di tonnellate)



Fonte: Elaborazione su scala parzialmente logaritmica dei dati del Suez Canal Report.

Tab. 2 **TRAFFICI VIA SUEZ E LORO STRUTTURA PER AREA DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE (milioni di tonnellate)**

	Nord Sud	Sud Nord	Totale	In % dei traffici mondiali
Carichi petroliferi	8.9	166.8	175.7	17.6
Carichi secchi alla rinfusa	21.8	10.4	38.8	8.0
Carichi secchi di linea	17.0	17.0	27.4	
Totale	*47.7*	*194.2*	*241.9*	*13.7*

Dettaglio dei carichi secchi

Aree *	Totale	Di cui in transito da Suez provenienza		Totale	Di cui in transito da Suez destinazione	
	in assoluto (m. prime)	in assoluto (prodotti)	% sui traffici totali dell'area	in assoluto (m. prime)	in assoluto (prodotti)	% sui traffici totali dell'area
Golfo Persico	1.4	0.6	39	7.6	3.1	41
Africa Orientale	12.3	3.6	29	7.0	2.7	39
Asia Sud Orientale	69.0	12.7	18	64.2	19.8	31
Estremo Oriente	34.0	4.4	13	137.2	9.3	7
Oceania	34.2	5.2	15	16.2	1.2	7
Totale Est Suez	*150.9*	*26.5*	*18*	*232.2*	*36.1*	*16*
Mar Nero	37.6	4.7	12	12.4	2.5	20
Mediterraneo	18.6	2.7	15	34.1	5.0	15
Nord Europa	169.2	10.9	6	326.4	14.0	4
Africa	24.8	3.1	12	14.1	0.3	2
Nord America	206.2	15.5	7	126.8	2.2	2
Totale Ovest Suez	*456.4*	*36.9*	*8*	*513.8*	*24.0*	*5*

(*) Sono esclusi nei transiti via Suez merci per 3 m.t. imbarcate e per 6,1 m.t. sbarcate in aree non specificate.

Fonte: Suez Canal Authority.

Tab. 3 **COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA CISTERNIERA PER CLASSI DI PORTATA**

(milioni di t.d.w.)

	1960		Giugno 1967	
	in assoluto	%	in assoluto	%
Navi in servizio				
- Transitabili dal Canale	64.0	100.0	70.9	69.0
- Non transitabili dal Canale	-	-	31.9	31.0
Totale	*64*	*100.0*	*102.8*	*100.0*
Navi ordinate				
- Transitabili dal Canale	14.6	100.0	1.9	5.8
- Non transitabili dal Canale	-	-	30.6	94.2
Totale	*14.6*	*100.0*	*32.5*	*100.0*

Fonte: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1960 e 1967. Londra.

Tab. 4 **MOVIMENTO DELLE MERCI ATTRAVERSO IL CANALE PER LE AREE A NORD DI SUEZ**

(1000 tonnellate)

Porti	1963	1964	differenza	1965	differenza	1966	differenza
Porti dell'Europa Nord occidentale e U.K.	98.810	100.589	+ 1.779	99.387	- 1.202	98.887	- 500
Porti del Mar Baltico	4.078	4.828	+ 750	4.119	- 709	4.584	+ 465
Porti del Nord Mediterraneo	41.229	53.110	+ 11.881	66.637	+ 13.527	78.034	+ 11.397
Porti del Mediterraneo dell'Est e Sud-Est	4.102	4.624	+ 522	4.308	- 316	4.084	- 224
Porti del Mediterraneo dell'Ovest e Sud-Ovest	4.821	4.423	- 398	4.332	- 91	4.464	+ 132
Porti del Mar Nero	9.260	11.176	+ 1.916	12.604	+ 1.428	13.848	+ 1.244
Porti americani	21.655	21.649	- 6	22.595	+ 946	26.234	+ 3.639
Altri porti	9.577	10.582	+ 1.005	11.460	+ 878	11.758	+ 298
T o t a l e	*193.532*	*210.981*	*+ 17.449*	*225.442*	*+ 14.461*	*241.893*	*+ 16.451*

Fonte: Suez Canal Authority.

Tab. 5 **QUOTA DEI DIECI PAESI DI MAGGIOR TRAFFICO DELL'AREA A NORD DI SUZ**

(1000 tonnellate)

	1963	1964	differenza	1965	differenza	1966	differenza
Italia	28.132	34.329	+ 6.197	45.628	+ 11.299	55.023	+ 9.395
Regno Unito	38.181	37.083	- 1.098	31.630	- 5.453	29.835	- 1.795
Francia	18.863	25.282	+ 6.419	28.290	+ 3.008	26.196	- 2.094
U.S.A.	15.724	17.093	+ 1.369	17.565	+ 472	20.686	+ 3.121
Olanda	17.395	18.536	+ 1.141	19.014	+ 478	18.338	- 676
Germania (Fed.)	11.506	11.415	- 91	10.155	- 1.260	12.750	+ 2.595
Belgio	9.381	9.691	+ 310	11.906	+ 2.215	12.390	+ 484
Russia	7.342	8.451	+ 1.109	9.519	+ 1.068	10.331	+ 812
Spagna	5.268	5.264	- 4	5.258	- 6	5.484	+ 226
Danimarca	2.413	3.043	+ 630	3.384	+ 341	3.968	+ 584

Fonte: Suez Canal Authority.

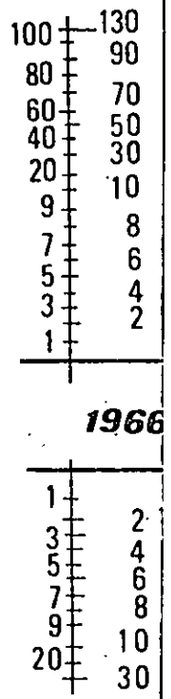
Tab. 6 **MOVIMENTO CON L'ESTERO DELLE MERCI SBARCATE NEI PORTI ITALIANI NEL 1966**

(Tonnellate)

Gruppi di Paesi	Totale	Prod. agr. e anim. vivi	Derrate al. e foraggiere	Combustib. solidi	Prodotti petroliferi	Miner. e casc. per metalli	Prodotti metallurg.	Min. gr. e mat. costr.	Concimi	Prodotti chimici	Macch. veic. e manufatt.
Complesso	131.524.586	12.803.337	1.893.530	11.378.100	86.235.321	12.315.996	2.771.950	237.527	2.713.463	825.856	349.506
Bacino Mediterraneo	*27.513.000*	*696.905*	*148.865*	*140.806*	*23.788.492*	*1.956.204*	*122.667*	*24.143*	*437.906*	*93.780*	*43.232*
M. di Marmara e Nero	*13.730.273*	*895.413*	*95.934*	*1.277.145*	*9.923.306*	*865.086*	*479.621*	*2.670*	*45.095*	*136.828*	*9.175*
Paesi via Suez											
Afr. Or. e Merid.	2.081.437	275.585	84.244	170.159	1.096.553	180.616	203.247	23.631	24.109	12.913	10.380
Asia	50.571.845	453.174	146.454	=	49.080.878	440.820	184.221	11.117	192.176	43.990	19.015
Oceania	391.107	244.530	10.607	42.893	523	23.752	50.579	5.357	8.125	2.937	1.804
Totale via Suez	*53.044.389*	*973.289*	*241.305*	*213.052*	*50.177.954*	*645.188*	*438.047*	*40.105*	*224.410*	*59.840*	*31.199*
Paesi via Gibilterra											
Europa Sett. e Occ.	7.111.726	1.097.818	174.185	2.514.696	184.251	1.525.370	1.120.427	131.154	60.196	235.922	67.707
Africa Occ. e Merid.	6.372.451	681.610	338.879	3.121	476.581	4.202.206	87.974	587	569.351	3.985	8.272
America Sett.	15.372.113	4.225.017	526.421	7.229.280	320.132	967.232	467.514	34.057	1.201.202	228.996	172.262
America Centr.	345.309	178.506	52.500	=	3.250	102.749	29	20	1.366	5.149	1.740
America Merid.	8.035.325	4.054.779	315.441	=	1.361.355	2.051.961	55.671	4.791	113.937	61.471	15.919
Totale via Gibilterra	*37.236.924*	*10.237.730*	*1.407.426*	*9.747.097*	*2.345.569*	*8.849.518*	*1.731.615*	*170.609*	*1.946.052*	*535.408*	*265.900*

Fonte e note: Statistica della navigazione marittima - ISTAT - Vol. XXI Anno 1966 - Roma 1968. Elaborazione (di gruppi merceologici in capitoli e di paesi d'imbarco in gruppi di paesi) del movimento delle merci con l'estero.

GRAFICO



Tab. 7 **MOVIMENTO CON L'ESTERO DELLE MERCI IMBARCATE NEI PORTI ITALIANI NEL 1966**

(Tonnellate)

Gruppi di Paesi	Totale	Prod.agr.e anim. vivi	Derrate al. e foraggiere	Combustib. solidi	Prodotti petroliferi	Miner.e casc. per metallur.	Prodotti metallurgici	Min. gr. e mat. costr.	Concimi	Prodotti chimici	Macch.veic. e manufatt.
Complesso	**29.617.927**	**1.300.987**	**129.372**	**128.342**	**19.677.778**	**1.130.234**	**1.625.209**	**1.134.323**	**1.431.010**	**2.069.178**	**991.494**
Bacino Mediterraneo	*6.284.879*	*338.629*	*18.805*	*46.377*	*3.057.169*	*166.952*	*485.723*	*690.465*	*604.763*	*591.807*	*284.189*
M. di Marmara e Nero	*543.060*	*69.335*	*533*	=	*51.946*	*6.207*	*110.458*	*2.012*	*74.432*	*190.282*	*37.855*
Paesi via Suez											
Africa Or. e Merid.	478.738	71.474	3.577	15	169.744	6.014	37.296	16.285	61.827	57.367	55.139
Asia	2.594.265	302.668	5.278	118	723.711	27.044	414.162	75.281	442.122	435.185	168.696
Oceania	73.789	9.958	1.300	16	85	843	14.576	11.826	8.727	7.144	19.314
Totale via Suez	*3.146.792*	*384.100*	*10.155*	*149*	*893.540*	*33.901*	*466.034*	*103.392*	*512.676*	*499.696*	*243.149*
Paesi via Gibilterra											
Europa Sett. e Occ.	15.591.216	225.068	31.253	65.022	13.722.457	609.230	131.912	107.880	97.418	521.138	79.838
Africa Occ. e Merid.	1.429.016	57.352	3.164	36	1.049.366	25.291	60.543	96.565	32.318	47.670	56.711
America Sett.	2.077.507	206.246	62.334	57	878.428	275.767	261.402	111.109	29.686	71.527	180.957
America Centr.	157.770	6.168	918	17	1.486	3.931	23.131	5.111	50.203	48.897	17.908
America Merid.	387.687	14.089	2.210	16.684	23.386	8.955	86.006	17.789	29.514	98.161	90.393
Totale via Gibilterra	*19.643.196*	*508.923*	*99.879*	*81.816*	*15.675.123*	*923.174*	*562.994*	*338.454*	*239.139*	*787.393*	*426.301*

Fonte e note: come alla Tab. 6

Tab. 8 **MOVIMENTO CON L'ESTERO DELLE MERCI SBARCATE NEI PORTI ITALIANI NEL 1973**

(Tonnellate)

Gruppi di Paesi	Totale	Prod. agr.e anim. vivi	Derrate al. e foraggiere	Combustib. min. solidi	Prodotti petroliferi	Miner.e casc. per metallurg.	Prodotti metallurgici	Min. gr. e mat. costr.	Concimi	Prodotti chimici	Macch. veic. e manufatt.
Complesso	**237.336.151**	**14.191.826**	**4.544.127**	**11.556.299**	**175.703.443**	**18.523.445**	**3.094.412**	**3.040.027**	**2.330.770**	**3.015.467**	**1.336.335**
Bacino Mediterraneo	*94.323.968*	*1.483.196*	*768.501*	*137.812*	*88.881.362*	*1.077.682*	*439.603*	*306.145*	*304.467*	*562.987*	*362.213*
M. di Marmara e Nero	*15.911.579*	*643.801*	*140.629*	*1.895.524*	*10.363.781*	*1.750.283*	*464.152*	*397.368*	*34.111*	*164.365*	*57.565*
Paesi oltre Suez via Gibilt.											
Africa Or. e Merid.	2.032.890	476.546	115.757	97.981	708.609	242.227	226.065	119.186	1.289	20.765	24.465
Asia	70.413.570	686.445	280.771	40.340	68.572.907	311.233	259.709	52.303	1.606	40.211	168.045
Oceania	3.527.492	112.606	16.043	660.433	10.800	2.624.273	60.645	21.999	403	4.682	15.608
Totale oltre Suez	*75.973.952*	*1.275.597*	*412.571*	*798.754*	*69.292.316*	*3.177.733*	*546.419*	*193.488*	*3.298*	*65.658*	*208.118*
Paesi via Gibilterra											
Europa Sett. e Occ.	12.744.245	741.501	387.336	5.761.277	1.226.090	558.037	1.009.180	1.660.463	21.522	1.191.741	187.098
Africa Occ. e Merid.	12.554.252	1.350.913	450.563	-	3.482.032	5.849.708	171.292	15.641	1.191.855	21.157	21.091
America Sett.	15.041.410	5.209.703	1.460.998	2.940.574	348.757	2.234.527	250.383	419.339	762.282	956.489	458.358
America Centr.	681.716	323.166	137.334	22.344	1.149	113.242	38.459	17.387	3.250	20.454	4.931
America Merid.	10.105.029	3.163.949	786.195	14	2.107.956	3.762.233	174.924	30.196	9.985	32.616	36.961
Totale via Gibilterra	*51.126.652*	*10.789.232*	*3.222.426*	*8.724.209*	*7.165.984*	*12.517.747*	*1.644.238*	*2.143.026*	*1.988.894*	*2.222.457*	*708.439*

Fonte e note: Movimento della navigazione nei porti italiani nell'anno 1973 - Supplemento straordinario al Bollettino mensile di Statistica n. 10 dell'ISTAT - Roma ottobre 1974 - Elaborazione per gruppi di paesi del movimento delle merci con l'estero.

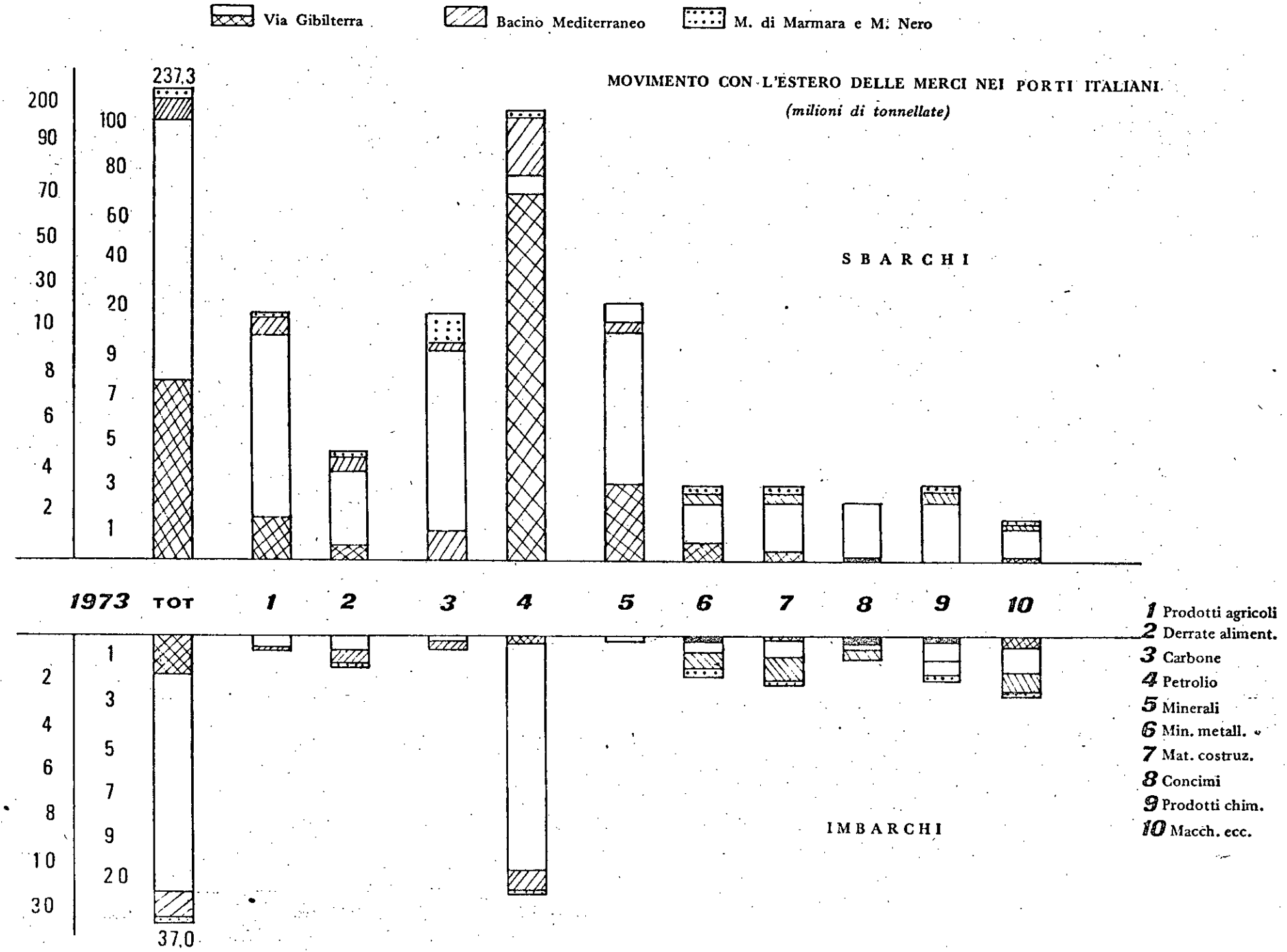
Tab. 9 **MOVIMENTO CON L'ESTERO DELLE MERCI IMBARCATE NEI PORTI ITALIANI NEL 1973**

(Tonnellate)

Gruppi di Paesi	Totale	Prod.agr.e anim. vivi	Derrate al. e foraggiere	Combustib. min. solidi	Prodotti petroliferi	Miner.e casc. per metallur.	Prodotti metallurgici	Min. gr. e mat. costr.	Concimi	Prodotti metallurg.	Macch.veic. e manufatt.
Complesso	**37.041.238**	**547.806**	**1.396.244**	**460.814**	**24.010.830**	**76.216**	**1.996.642**	**2.389.336**	**1.163.310**	**2.216.883**	**2.783.157**
Bacino Mediterraneo	*12.279.288*	*194.983*	*845.833*	*276.415*	*6.519.997*	*42.773*	*748.193*	*1.285.974*	*520.559*	*756.903*	*1.087.658*
M. di Marmara e Nero	*1.193.438*	*25.134*	*12.883*	*112.300*	*135.091*	=	*460.019*	*12.436*	*127.901*	*224.630*	*83.044*
Paesi oltre Suez via Gibilterra											
Africa Or. e Merid.	486.067	26.416	32.339	2	142.583	662	33.943	15.507	33.668	55.168	145.779
Asia	1.223.439	47.130	72.631	180	99.108	122	155.774	97.677	338.965	131.118	280.734
Oceania	127.299	825	8.107	=	1.190	=	2.920	13.862	=	30.769	69.626
Totale oltre Suez	*1.836.805*	*74.371*	*113.077*	*182*	*242.881*	*784*	*192.637*	*127.046*	*372.633*	*217.055*	*496.139*
Paesi via Gibilterra											
Europa Sett. e Occ.	11.605.035	96.372	205.226	33.997	9.698.995	30.150	303.361	518.876	42.418	495.480	180.160
Africa Occ. e Merid.	1.127.845	78.523	35.833	28	677.009	701	52.344	42.295	36.976	52.167	151.969
America Sett.	7.498.891	56.220	163.571	31.024	5.841.181	1.595	178.382	350.585	18.068	295.268	562.997
America Centr.	186.783	1.156	11.591	=	85.425	88	3.460	8.286	28.017	20.789	27.971
America Merid.	1.313.153	21.047	8.230	6.868	810.251	125	58.246	43.838	16.738	154.591	193.219
Totale via Gibilterra	*21.731.707*	*253.318*	*424.451*	*71.917*	*17.112.861*	*32.659*	*595.793*	*963.880*	*142.217*	*1.018.295*	*1.116.316*

Fonte e note: come alla Tab. 8

GRAFICO C


Via Gibilterra
Bacino Mediterraneo
M. di Marmara e M. Nero
MOVIMENTO CON L'ESTERO DELLE MERCI NEI PORTI ITALIANI
(milioni di tonnellate)
SBARCHI
IMBARCHI
237,3
37,0
200
90
70
50
30
10
8
6
4
2
100
80
60
40
20
9
7
5
3
1
1973
TOT
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
1 Prodotti agricoli
2 Derrate aliment.
3 Carbone
4 Petrolio
5 Minerali
6 Min. metall.
7 Mat. costruz.
8 Concimi
9 Prodotti chim.
10 Macch. ecc.

Tab. 10 SERVIZI ITALIANI DI LINEA CON L'AFRICA ORIENTALE, LA SOMALIA, IL MAR ROSSO, IL GOLFO PERSICO, L'ESTREMO ORIENTE E L'AUSTRALIA

AZIENDA	Al 31 dicembre 1966			Al 31 dicembre 1973		
	n. navi	TSL	Periodo (giorni)	n. navi	TSL	Periodo (giorni)
Ignazio Messina	3	4.794	20	12	75.456	30
Achille Lauro:						
- Carico	16	122.129	15-30	6	66.996	30-40
- Passeggeri	2	43.677	30	2	48.006	-
Soc. Minerva	1	2.203	90	-	-	-
SITMAR - Passeggeri	2	25.795	30	-	-	-
Soc. Sicil. Serv. Mar.	3	10.527	10	-	-	-
Comp. Genov. di armamento-Passeggeri	2	25.945	60	-	-	-
Villain & Fassio	4	12.579	60	-	-	-
Società Triestina	-	-	60	-	-	-
Totale	*33*	*247.649*		*20*	*190.458*	
Lloyd Triestino:						
- Carico	15	19.479	30	26	259.234	-
- Passeggeri	6	102.074	30	2	22.883	
Totale	*21*	*193.553*		*28*	*282.117*	
In complesso	54	441.202		48	472.575	

Fonte: Confitarma, *Relazione annuale ai soci*, anno 1974; Ministero della Marina Mercantile, *La Marina Mercantile nel 1973*, Relazione.

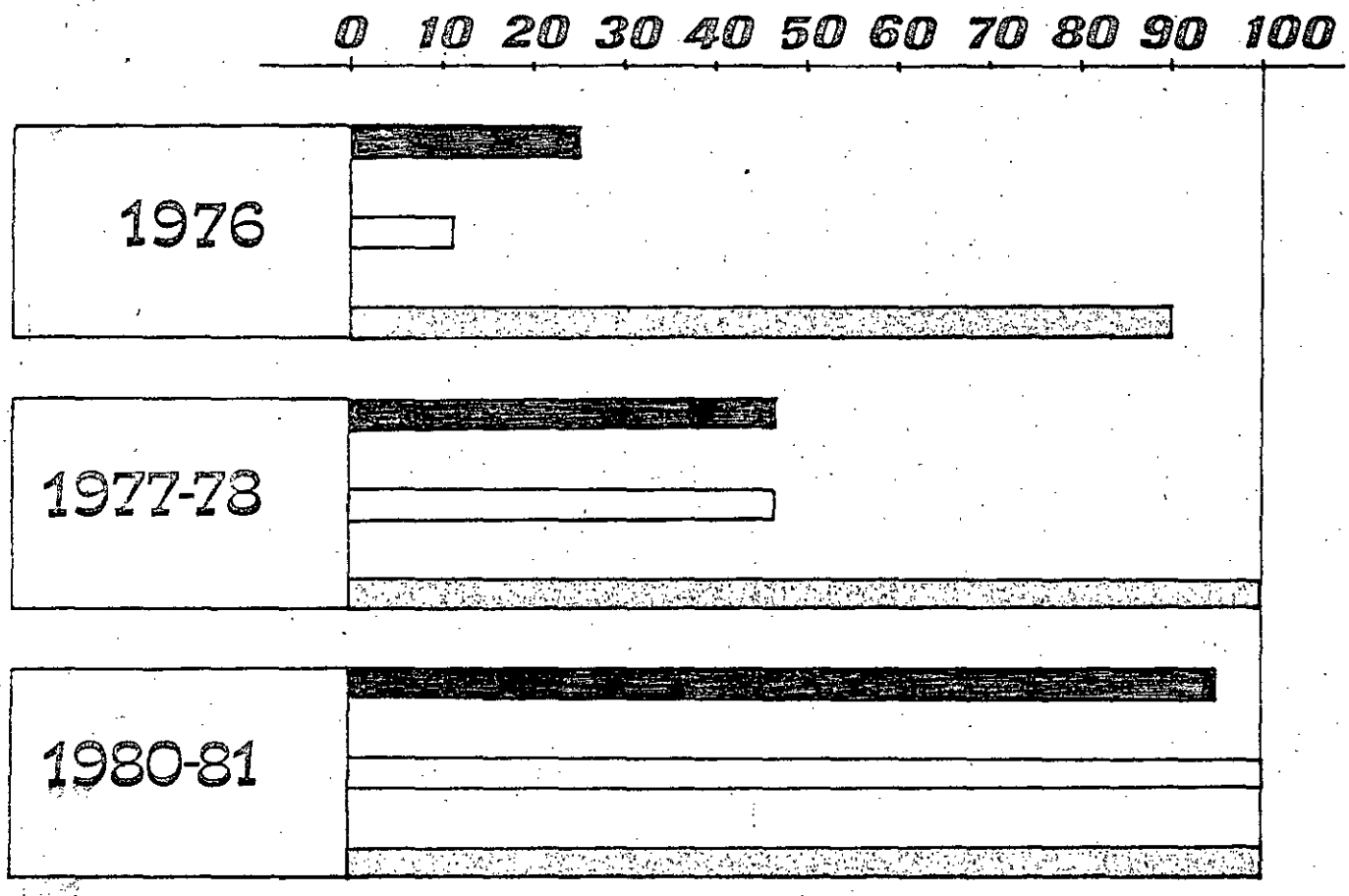
Tab. 11 MOVIMENTO DI TRANSITO CON L'ESTERO (PETROLIO ESCLUSO)

(Tonnellate)

Porto	Sbarchi		Imbarchi	
	Anno 1966	Variaz. 1973	Anno 1966	Variaz. 1973
Savona	17.687	+ 24.080	2.243	+ 2.121
Genova	195.083	- 36.762	52.502	+ 8.961
Livorno	91	- 91	1.671	+ 14.037
Napoli	657	+ 657	1.549	+ 4.089
Venezia	22.913	- 19.482	6.784	- 2.419
Trieste	785.436	- 271.830	620.046	- 85.625
Totale	*1.021.210*	*- 303.428*	*1.705.005*	*- 58.842*

Fonte e nota: La Marina Mercantile, Relazione del Ministero della Marina Mercantile. La flessione degli imbarchi e sbarchi di merci secche in transito estero fra il 1966 e il 1973 è stata pari a 362.270 tonnellate (13,3 per cento del totale).

GRAFICO D **FLOTTA TRANSITABILE PER SUEZ A PIENO CARICO IN PERCENTUALE SUL TOTALE**



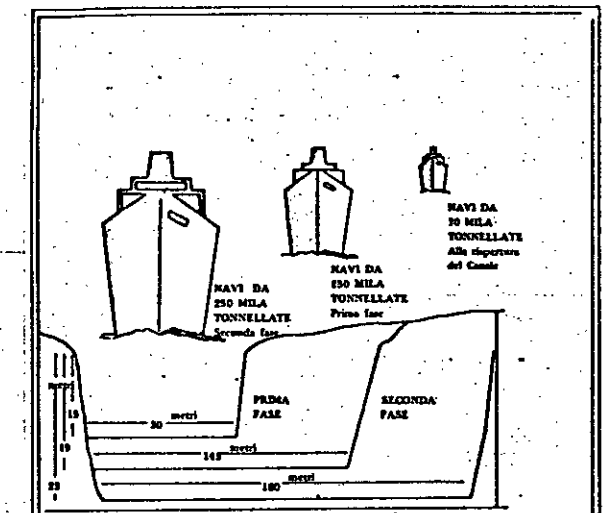
n. cisterna n. polivalenti n. da carico

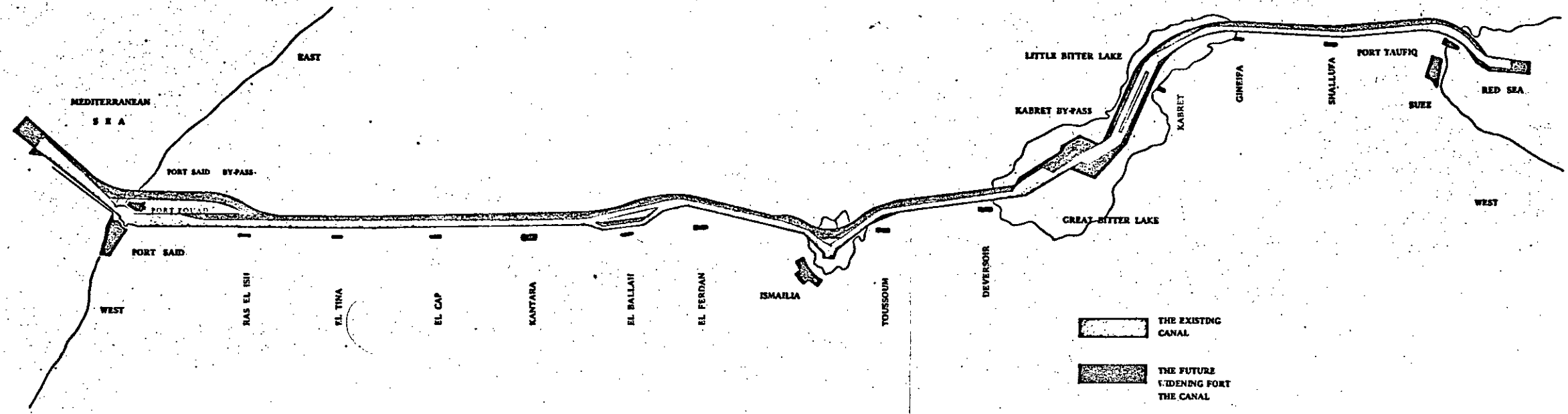
Fonte: Elaborazione dati Lloyd's Register of Shipping - Londra.

Project for Suez Canal Development

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

SUEZ CANAL AUTHORITY



Schema dei lavori programmati per l'ampliamento e l'approfondimento del Canale di Suez: la prima fase porterà la larghezza da 90 a 145 metri e la profondità da 15 a 19 metri. Durata prevista: anni 3 (1978). Così ingrandito il Canale permetterà il passaggio di navi cariche fino a 150.000 tonnellate.
La seconda fase porterà la larghezza a 190 metri e la profondità a 23 metri, permettendo il passaggio di navi cariche fino a 250.000 tonnellate (1980).

EST