

ADALBERTO VALLEGA

TRASPORTO MERCANTILE E SOCIETÀ INDUSTRIALE GLI SPOSTAMENTI DEL CUORE OCEANICO DEL MONDO *

1. *Presentazione*

A partire dall'epoca delle grandi esplorazioni geografiche si sono fatte strada politiche di portata planetaria, si sono materializzate visioni ecumeniche del mondo e ci si è resi conto come ogni stadio dell'organizzazione politica e sociale sia contraddistinto dalla creazione di un «cuore oceanico», cioè di uno spazio in cui si concentrano le relazioni marittime che influenzano tutta la configurazione e l'evoluzione dell'ecumene. Per oltre due secoli il cuore oceanico del mondo fu l'Atlantico settentrionale, soprattutto il poderoso *track* delle rotte che si sono dispiegate nella fascia del 40°-45° parallelo. Al tramonto del nostro secolo, il cuore oceanico si sta consolidando nel Pacifico occidentale.

Per mettere contestualmente a fuoco la dimensione geografica e quella storica di questo fatto di portata geografica senza precedenti, verrà presentato un modello delle implicazioni prodotte dal trasporto marittimo, che per lungo tempo è stato il fattore determinante della centralità oceanica dell'Atlantico settentrionale e fornisce ora i segni dell'affermazione del Pacifico. Il tema sarà affrontato (a) esponendo il modello stadiale e (b) fornendo concise visioni dei singoli stadi.

L'esame delle teorie sugli stadi storici ha condotto a proporre un modello impostato su tre stadi: paleoindustriale, neoindustriale e transindustriale. Le

* L'impostazione del presente contributo è tratta da A. VALLEGA, *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia, 1997, capitolo 1, cui si rimanda anche per gli approfondimenti bibliografici.

espressioni geografiche dei singoli stadi sono state rappresentate distinguendo il fulcro geografico, il cuore oceanico, le aree trainanti, le aree trainate e il resto del mondo.

Muovendo da questa base l'attenzione si è concentrata sugli stadi neoindustriale e transindustriale. Il cuore oceanico degli stadi è stato analizzato attraverso le espressioni assunte dal trasporto mercantile in termini di rotte e di strategie economiche e attraverso alcune ripercussioni, geograficamente significative, che si sono concretizzate nelle regioni costiere (porti e industrie). In tal modo si è messo a fuoco, dal punto di vista dell'uso dell'oceano per la navigazione e il trasporto, il passaggio del cuore oceanico dall'Atlantico al Pacifico. L'utilità della ricerca è consistita non già nel disegnare lo spostamento del baricentro geografico verso il Pacifico – fenomeno troppo evidente per diventare oggetto di dimostrazione – ma piuttosto nel mettere in evidenza la funzione esercitata dal trasporto marittimo nel provocare lo spostamento e, nello stesso tempo, alcune ripercussioni salienti che lo spostamento produce nel trasporto marittimo.

2. *Il modello*

Lo spostamento del cuore oceanico del mondo contemporaneo merita di essere inquadrato in un modello storico in base al quale si assuma che la società passi da uno stadio all'altro e che il passaggio sia caratterizzato da una situazione iniziale di biforcazione e da successivo cambiamento. Immaginando di trovarci in presenza di una società con un'organizzazione ben consolidata possiamo individuare una sequenza di fasi e momenti così articolata.

Fase matura, in cui si trova la nostra ipotetica società. L'evoluzione della società è caratterizzata soltanto da assestamenti, da trasformazioni marginali nelle forme di economia e dell'organizzazione del territorio. In questa fase, naturalmente, l'organizzazione può crescere attraverso la moltiplicazione e diffusione degli elementi di cui è caratterizzata. Esempio: le società dell'Europa occidentale e del Giappone negli anni Cinquanta e Sessanta del nostro secolo.

Biforcazione. In questa fase insorgono impulsi, sia all'interno della società, sia all'esterno, che mettono in crisi gli elementi consolidati mentre prospettano la possibilità di attivarne nuovi. La società si trova di fronte a una situazione di scelta: conservare la propria organizzazione oppure dirigersi verso un'organizzazione diversa.

Cambiamento. La società risolve il problema cambiando la propria organizzazione, dirigendola verso uno dei possibili nuovi obiettivi che si sono profilati durante la situazione di biforcazione.

Decollo di una nuova organizzazione, i cui elementi inizialmente coesistono con quelli dell'organizzazione precedente.

Fase nuova, in cui la nuova organizzazione si consolida e si diffonde. A un certo momento, però essa si trova di fronte a impulsi innovativi e il processo circolare prosegue.

Se usiamo questo insieme di concetti per descrivere l'evoluzione della società, possiamo costruire un modello articolato in stadi. Ogni stadio e il passaggio allo stato successivo possono essere concepiti attraverso la successione di due fasi, decollo e maturazione. Tra la fase matura di uno stadio e l'innescio dello stadio successivo si interpone una biforcazione, cioè una situazione di scelta tra modelli organizzativi diversi. Ecco la sequenza:

- a) decollo di uno stadio dell'evoluzione sociale;
- b) maturazione dello stadio;
- c) biforcazione;
- d) decollo di un nuovo stadio.

L'insieme del decollo, della maturità e della situazione di biforcazione costituiscono il *ciclo di vita* dello stadio.

Se dalla coordinata temporale ci si sposta su quella geografica, è il caso di notare che, negli ultimi decenni, i geografi sono ricorsi al modello «centro-periferia» per rappresentare le espressioni territoriali della società. L'idea di fondo è semplice: un processo sociale insorge in un determinato punto del territorio, il quale assume una funzione dominante rispetto allo spazio circostante: l'area in cui il processo è insorto diventa «centro» rispetto a un altro spazio, più o meno esteso, che diventa «periferia». Il modello, che presenta una visione dicotomica del territorio – aree dominanti cui si contrappongono aree dominate – è stato applicato a ogni scala.

Gli storici, invece, con Fernand Braudel hanno proposto un modello geografico che riguarda soltanto la scala globale. Il modello si basa, infatti, sul concetto di economia mondo e appare senz'altro più utile di quanto lo siano le varie versioni del modello centro-periferia. L'economia mondo è, secondo Braudel, una porzione economicamente autonoma del pianeta, capace di creare una propria autosufficienza e, grazie ai legami che intercorrono tra gli elementi che la costituiscono, possiede una propria unità organica. Muovendo da questa base, l'economia mondo assume una configurazione geografica costituita dalle seguenti componenti.

Centro e regione centrale. L'economia mondo è imperniata su una città di dimensioni metropolitane e sulla regione circostante: la prima assume funzioni trainanti a livello internazionale, la seconda diventa un territorio con alta centralità, politica ed economica.

Regioni contigue. Sono costituite dalla rete delle città e dalla tessitura delle regioni che circondano la regione centrale. Nel loro insieme formano uno spazio investito dalle onde di innovazione che si sprigionano dal centro e dalla regione centrale.

Aree periferiche. Sono territori poveri, arretrati, dove la soggezione sociale è così profonda da determinare, almeno in certi periodi storici, situazioni di schiavitù.

Aree neutre. Sia nella regione centrale, sia nelle regioni contigue, si stendono territori non influenzati dal centro e dalla regione centrale. Sono aree relittuali, *enclaves* economiche e culturali.

I due modelli appena richiamati possono essere considerati la base di partenza per proporre la componente geografica del modello dell'interazione che si è prodotta tra trasporto marittimo e strategie politiche. Tenendo conto di questo obiettivo, possiamo descrivere la configurazione geografica del mondo, quale emerge in un dato stadio, come un sistema composto da sei tipi di spazi.

a) *Fulcro geografico.* È il territorio – uno stato o una regione di uno stato – in cui vengono prodotte e si diffondono sia le innovazioni scientifiche e tecnologiche, sia le forme di pensiero e i modelli di organizzazione economica e sociale che contraddistinguono un determinato stadio. È un territorio coinvolto da profondo dinamismo e che, per essere la culla e il cuore dell'organizzazione sociale trainante, esercita profonde influenze sul mondo.

b) *Cuore oceanico.* È lo spazio marittimo ove si sviluppano le relazioni e prendono campo le strategie politiche dei paesi trainanti.

c) *Aree trainanti.* Sono gli spazi nei quali si sono diffuse innovazioni e forme di organizzazione nate nel fulcro geografico: aree attive, animate da comportamenti imitativi rispetto al fulcro.

d) *Aree trainate.* Sono costituite dai territori e dai mari che forniscono risorse al fulcro geografico e alle aree trainanti senza che questo implichi necessariamente un cambiamento profondo della loro organizzazione. Sono aree passive, sfruttate, che dall'evoluzione dell'economia internazionale non ricevono impulsi per il cambiamento.

e) *Resto del mondo.* Sono gli spazi non coinvolti da effetti generati dal dinamismo del fulcro geografico: aree esterne, estranee all'espressione geografica dello stadio, che non rientrano nella percezione degli attori dell'economia mondo.

f) *Spazio ecumenico dello stadio.* È l'insieme delle aree che, in vario modo e a vario titolo, risentono delle conseguenze generate dall'organizzazione dello stadio. Comprende il fulcro geografico, le aree trainanti e le aree trainate.

Coniugando la visione stadiale della storia con il modello geografico appena esposto si ottiene il «modello geografico del mondo», sintetizzato nella tabella 1, ove l'impostazione che sarà adottata nei prossimi paragrafi è posta in riferimento ai contributi principali della letteratura sugli stadi storici (soprattutto Geddes, Mumford e Rostow).

MODELLO PROPOSTO IN QUESTO CONTRIBUTO	P. GEDDES (1915)	L. MUMFORD (1934)	W. W. ROSTOW (1960)
<i>STADI</i>			
Mercantile	–	eotecnico (**)	stadio preparatorio al decollo
Paleoindustriale	paleotecnico	paleotecnico	decollo
Neoindustriale	<u>neotecnico</u>	<u>neotecnico</u>	<u>avvio alla maturità</u>
Transindustriale	–	–	<i>grandi consumi di massa</i>

(**) Alla distinzione tra stadi paleotecnico e neotecnico, introdotta da Geddes, viene sostituita da Mumford (1961, cap. XV) la tripartizione tra stadio eotecnico, paleotecnico e neotecnico. In tal modo Mumford distingue l'epoca in cui miniera e ferrovia erano le strutture territoriali trainanti (per la Gran Bretagna si tratta del periodo posteriore al 1830), che rientra nello stadio paleotecnico, dall'epoca antecedente, caratterizzata dall'uso dei canali sia per il trasporto sia per le lavorazioni industriali, che rientra nello stadio eotecnico.

Tab. 1 - Modelli stadiali. Livelli di corrispondenza. I livelli di corrispondenza sono riferiti al modello presentato in questo contributo: **grassetto**, corrispondenza forte; sottolineato, corrispondenza debole o parziale; *Corsivo*, nessuna corrispondenza.

3. *L'oceano paleoindustriale*

Per gli obiettivi che ci si propone in questa sede, non è il caso di riportarci indietro fino alla fase d'avvio dello stadio paleoindustriale, cioè alla seconda parte del secolo XVIII, allorché la Gran Bretagna assunse alla funzione di fulcro geografico dell'area trainante. È sufficiente partire da tempi più recenti,

all'incirca al 1870, quando la società paleoindustriale aveva manifestato le sue più significative espressioni. Quel momento, infatti, segnò una sorta di spartiacque nell'evoluzione dell'interscambio commerciale che faceva capo alla Gran Bretagna. Nei decenni precedenti l'economia inglese aveva mantenuto e rafforzato la sua funzione di perno in commerci triangolari: importava spezie e materie prime di valore dai paesi poco sviluppati e le forniva, oltre che alle proprie imprese, ai paesi sviluppati che le lavoravano, da dove venivano inoltrate ai mercati di consumo. I flussi più importanti erano avviati lungo le rotte verso i territori coloniali americani, asiatici e africani, su cui si era estesa la possente organizzazione del commercio e del trasporto delle Compagnie delle Indie. In seguito si aggiunsero importazioni di materie prime da parte delle colonie, ma l'interscambio aumentò soprattutto in direzione dei paesi sviluppati, sia di quelli europei sia degli Stati Uniti.

A questo punto si può comprendere come la rilevanza dell'Atlantico per la società industriale si materializza soprattutto quando il trasporto si estende alle materie prime per l'industria pesante e, per questo motivo, l'articolazione delle rotte marittime comincia a risentire sempre più della localizzazione delle industrie, quindi dell'attrazione delle regioni atlantiche e del Mare del Nord e di quelle del versante nord-atlantico degli Stati Uniti. In questo momento – ci stiamo avviando alla fine del secolo XIX – l'Atlantico boreale assume i connotati di cuore oceanico del mondo e diviene sede di processi spaziali profondamente influenti sull'assetto del mondo.

A questa fase, infatti, si può far risalire l'avvento di una doppia matrice di rapporti commerciali, nella quale erano in evidenza due componenti.

La prima componente era costituita dagli scambi tra i paesi dell'area trainante, economicamente sviluppati, e gli spazi trainati, economicamente sottosviluppati. I primi tendevano a instaurare regimi di *scambi prevalentemente complementari*, caratterizzati dall'importazione di materie prime dalle colonie e da altre regioni oltremare e da esportazioni di manufatti verso quelle direzioni. In tal modo riuscivano a trattenere per intero il valore aggiunto del trasporto e della trasformazione industriale. La seconda componente era costituita dall'interscambio tra i paesi all'interno dell'area trainante. In buona misura si trattava di scambi sostitutivi, caratterizzati da semilavorati e prodotti finiti sia in importazione sia in esportazione.

La diversa natura dell'interscambio, insieme al potere politico esercitato attraverso la dominazione coloniale, segnava nettamente i confini tra aree trainanti e aree trainate, mentre il resto del mondo – cioè gli spazi non coinvolti dall'economia paleoindustriale – si riduceva sempre più. L'ecumene paleoindustriale non cessava di estendersi. A questo punto, dunque, l'attenzione è da trasferirsi sulle dimensioni geografiche di quello stadio.

La borghesia mercantile aveva instaurato rapporti con i territori oltremare soprattutto con l'obiettivo di procurarsi ricchezze e acquisire posizioni di forza nel commercio internazionale, asse portante della potenza dello stato. Compagnie commerciali, stazioni commerciali, guarnigioni nei punti strategicamente più importanti delle coste, nodi di rifornimento disseminati sulle rotte, piantagioni: in quegli elementi si materializzavano, almeno in buona parte, i rapporti tra la potenza dominante e il territorio assoggettato. Non si trattava di occupazione integrale di territori giacché, nella maggior parte degli spazi conquistati o assoggettati, le aree interne erano quasi del tutto trascurate, o controllate soltanto indirettamente dal litorale.

La politica di espansione sostenuta dalla borghesia industriale fu ben diversa: mirò all'assoggettamento militare dei territori coloniali e alla loro occupazione integrale. I territori coloniali, che componevano la vasta galassia delle aree trainate, non erano solamente utili per importare spezie e materie prime di pregio – cui si aggiunsero fonti di energia e minerali nella fase paleoindustriale matura – ma anche per conservare e rafforzare posizioni di potenza, per garantire o per sovvertire equilibri internazionali. Nelle relazioni tra aree trainanti e aree trainate – tra potenze coloniali e vaste regioni oltremare – si rispecchiavano i rapporti di forza tra le potenze del mondo dominante, soprattutto all'interno dell'Europa. Di qui una divisione internazionale del lavoro a tinte fortemente contrastanti.

Per il complesso gioco di questi fattori, alla fine del secolo scorso il fulcro geografico dello stadio paleoindustriale restava nella mani della Gran Bretagna, mentre si delineavano due altri fulcri secondari, uno nello spazio tedesco e l'altro nello spazio statunitense del Nord Atlantico. Le aree trainanti erano costituite dall'intera Europa occidentale, compresa la sua appendice mediterranea, Norvegia, Russia, Giappone e il resto degli Stati Uniti. Secondo il modello di Rostow tutti questi paesi erano ormai entrati, sia pure in momenti diversi, nello stadio del decollo, cioè avevano assorbito completamente e in qualche caso – si pensi alla Germania e agli Stati Uniti – sensibilmente migliorato gli schemi di organizzazione industriale sorti in Gran Bretagna.

4. *Il cuore oceanico neoindustriale*

La nascita dell'organizzazione neoindustriale viene usualmente collocata alla fine del secolo scorso, quando gli Stati Uniti, adottando una serie impressionante di innovazioni e assumendo una funzione trainante nell'uso di nuovi combustibili (idrocarburi liquidi) e in quello di nuovi materiali industriali (alluminio e rame, soprattutto), divennero il fulcro geografico del mondo, rele-

gando la Gran Bretagna alla posizione di fulcro secondario. Da quel momento l'Atlantico boreale assunse i connotati maturi di cuore oceanico del mondo, perché sulle sue rive si affacciavano ambedue i fulcri geografici, oltre a paesi europei di grande potenzialità economica, affacciati direttamente sulle acque oceaniche o indirettamente per il tramite di mari semichiusi con elevata frequentazione marittima (dalla Francia ai paesi scandinavi).

La culla statunitense della nascente società neoindustriale comprendeva la megalopoli in formazione nel Nord-Est, cioè il fronte delle regioni costiere di cui la foce dell'Hudson costituiva il cuore, e da qui si spingeva fino ai Grandi Laghi, dove sarebbe sorto il polo mondiale dell'automobile. Quella geografia possedeva un asse, teso nell'Atlantico del Nord tra Stati Uniti ed Europa, più specialmente tra la megalopoli del Nord-Est e il Mare del Nord. Le rotte che si snodavano lungo il corridoio compreso tra 40°N e 45°N – il grande *track* atlantico – erano la materializzazione di quei legami.

Delineare i contorni geografici dell'*area neoindustriale trainante* non è facile. In linea di massima, si può ritenere che, al momento in cui scoppiò il secondo conflitto mondiale, essa comprendesse la restante parte del continente nordamericano – in cui il versante atlantico e la California avevano assunto una posizione di grande rilievo – praticamente tutta l'Europa occidentale, alcune parti dello spazio sovietico (Russia cisuralica, regioni affacciate sul Mar Nero), il Giappone, alcune regioni dell'India, l'Australia e la Nuova Zelanda, il basso corso del Nilo e il Sud Africa.

Dopo il secondo conflitto mondiale l'area trainante si estese in numerosi altri paesi, tra i quali si possono indicare Israele, il Sud-Est asiatico, alcuni arcipelaghi del Pacifico (come le Hawaii), il Messico, il Venezuela, il Brasile, l'Argentina e il Cile.

L'*area trainata* si configurò come un vasto spazio geografico in cui rientravano soprattutto paesi che, dopo la seconda guerra mondiale, si erano affrancati dalla condizione coloniale. Vi si potevano identificare due categorie. Da un lato, paesi che avevano adottato soltanto alcuni elementi dell'organizzazione economica e del patrimonio tecnologico della società neoindustriale e che, quindi, mantenevano una *sudditanza reale* nei riguardi dell'area trainante. Dall'altro lato, paesi profondamente sviluppati, che non erano in condizione di adottare, neppure parzialmente, elementi organizzativi neoindustriali.

La circostanza geografica più rilevante è costituita dall'espansione considerevole dell'ecumene neoindustriale. Soprattutto durante la fase di maturazione – cioè nella seconda parte del secolo XX – gli spazi che, in posizioni trainanti o trainate, furono coinvolti dall'organizzazione neoindustriale coincisero all'incirca con l'ecumene terrestre. Il *resto del mondo* comprendeva soltanto l'Antartide, le alte latitudini artiche, i deserti e una parte delle foreste pluviali.

Se si vuole identificare il momento in cui l'Atlantico boreale assunse l'apice della sua espressione di cuore oceanico del mondo, occorre spostarci alla metà degli anni Sessanta. In quel momento, mentre il Giappone stava sorgendo possente sull'orizzonte oceanico, l'Atlantico boreale attraversò la sua fase più esaltante. I motivi erano da ricercarsi nella coesistenza di una pluralità di fatti di animazione marittima, tutti imperniati sulle acque boreali di questo oceano e in quelle dei suoi mari periferici.

Prima di tutto, nonostante la concorrenza giapponese, le potenze atlantiche riuscirono a essere protagoniste dell'era del gigantismo navale. Lo furono perché Stati Uniti, Gran Bretagna e i paesi continentali europei affacciati sul Northern Range (dalla Francia alla Norvegia) misero a punto strategie, imperniate sulla costruzione di navi di crescente portata, per sostenere lo sviluppo industriale e perché, appena chiuso il Canale di Suez, fecero di quella vicenda un possente fattore di accelerazione nell'impiego di grandi vettori. Le rotte che, partendo dal Golfo Persico e seguendo la via del Capo, si dirigevano verso lo spazio atlantico erano una palese testimonianza.

Le trasformazioni del quadro geografico della produzione di petrolio, le chiusure – breve (1956) e lunga (1967-1975) – del Canale di Suez, l'avvento del gigantismo nei vettori marittimi e la formazione di nuove aree di mercato rivoluzionarono l'assetto delle rotte. Presero corpo tre grandi flussi, tutti originati dal Golfo Persico, diretti rispettivamente verso l'Europa occidentale, il Mediterraneo settentrionale e il Giappone. Nel momento in cui scoppiò la prima crisi del petrolio (1973-1974) quel tessuto di rotte aveva raggiunto espressioni geografiche mature: dal Golfo Persico partivano 270 milioni di t di petrolio verso l'Europa occidentale, 160 milioni di t verso il Mediterraneo settentrionale e 125 milioni di t verso il Giappone. Lungo quelle rotte operava quasi tutto il parco mondiale delle *Very Large Crude Carriers* (VLCCs) e delle *Ultra Large Crude Carriers* (ULCCs).

La manifestazione geografica più vistosa fu il fascio di rotte che, doppiando il Capo di Buona Speranza, attraversava buona parte dell'Atlantico per diramarsi in quattro direttrici: la prima verso il porto di smistamento di Bantry Bay (Irlanda); la seconda verso i maggiori porti del Mediterraneo, soprattutto verso quelli del versante della CEE, da dove capaci oleodotti trasportavano parte del greggio nell'entroterra europeo; la terza, e più importante, verso i porti del possente Northern Range, disseminati tra la Senna e l'Elba. Al grande collettore teso attorno al Capo convergevano dal Golfo di Guinea i flussi generati dalle aree di produzione dell'Africa occidentale e trasportati in buona parte da VLCCs. Da quel collettore si diramavano, nell'Atlantico settentrionale, correnti di traffico dirette al Sud America (Argentina) e, in prossimità delle Canarie, correnti dirette alla megalopoli nordorientale degli Stati Uniti. I vettori che dal Golfo Persico si inoltravano su quegli itine-

rari percorrevano distanze varianti tra 8.000 miglia (America del Sud), 11.000 miglia (Europa occidentale) e 12.000 miglia (versante atlantico statunitense).

La seconda componente del trasporto mercantile utile per comprendere come nell'era neoindustriale il cuore atlantico del mondo abbia assunto caratteristiche mature è quella dei commerci. L'espansione del trasporto affidato a navi cellulari è, dunque, il fenomeno più interessante per osservare quanto profondamente – negli ultimi decenni dello stadio neoindustriale – siano mutati i rapporti tra gli spazi marittimi e i fronti portuali. Mostra anche come, in quel periodo, si siano create tre tessiture stratificate di rotte. La prima tessitura fu costituita da rotte di breve e media lunghezza, percorse dalle navi pionieristiche che, dalla seconda metà degli anni Cinquanta fino alla metà degli anni Sessanta, collegarono porti del Nord e Centro America. La seconda tessitura fu costituita dalle rotte percorse nello scacchiere atlantico, tracciate durante la «battaglia dell'Atlantico» tra le grandi compagnie marittime, e da quelle del Pacifico che, nello stesso momento, si sviluppavano tra Stati Uniti e Giappone. La terza tessitura prese corpo tra il tramonto degli anni Sessanta e l'OPEC I (1973-1974) e fu caratterizzata da una notevole, inaspettata, espansione del trasporto di contenitori su navi cellulari in tutti gli spazi marittimi su cui si affacciavano paesi dell'area trainante neoindustriale, dai mari dell'Estremo Oriente all'Australia e al Mediterraneo.

Uno studio compiuto da Drewry nel 1974 mostra come, all'insorgere dell'OPEC I, il trasporto affidato a navi cellulari avesse ormai prodotto, in tutti i più importanti scacchieri del commercio marittimo, una rete molto fitta di rotte, che non solo collegavano tra loro i paesi dell'area trainante ma stavano coinvolgendo anche quella parte dell'area trainata, costituita da paesi sudasiatrici (Hong Kong e Singapore) ed estremo orientali (Taiwan e Corea del Sud) che, da lì a poco, sarebbero diventati anch'essi protagonisti dell'economia internazionale. Il Nord Atlantico era inciso da un poligono di rotte. Al possente corridoio di rotte tra Mare del Nord e megalopoli nordorientale statunitense, cui si affiancava la rotta diretta alla foce del San Lorenzo, si aggiungeva – sempre nella direzione dei paralleli – la rotta che collegava il Mediterraneo, che la chiusura di Suez aveva ridotto al rango di *lago marittimo*, ai grandi porti atlantici degli Stati Uniti. Un'altra rotta transatlantica si dirigeva dal Northern Range verso sud-ovest, in direzione di Panama, attraversava il Canale e procedeva nel Pacifico, con diramazioni verso l'Australia e il Giappone. In prossimità di Panama, su questa rotta convergeva quella, costiera, che dai porti della megalopoli si dirigeva anch'essa verso il Giappone.

Nello scacchiere sudatlantico erano ben evidenti le conseguenze della chiusura di Suez. Qui una rotta, percorsa da navi cellulari di grande portata,

fronteggiava le coste europee e quelle africane per doppiare il Capo, da dove si diramava in due percorsi: uno si dirigeva verso nord-est, facendo capo a Singapore e approdando in Giappone; l'altro volgeva a est, lungo le latitudini flagellate dai possenti venti occidentali (i temibili *roaring forties*), e collegava Australia e Nuova Zelanda. Il Pacifico era racchiuso entro un grande quadrilatero di rotte: quelle che lambivano le coste americane, portandosi dal Nord al Centro e al Sud America; quelle che dalla Nuova Zelanda e Australia risalivano il Pacifico occidentale per raggiungere il Giappone; quelle che dai porti statunitensi e canadesiolgevano a ovest, fino al Giappone; infine quelle che, uscendo da Panama, attraversavano il Pacifico meridionale fino all'Australia e alla Nuova Zelanda. L'interno del quadrilatero era inciso da una grande rotta «trasversale», che da Panama – ove confluivano le rotte dall'Atlantico – si dirigeva verso il Giappone.

In complesso, nel giro di pochi anni aveva preso forma un disegno imponente, nel quale le navi cellulari della terza generazione, capaci di trasportare fino a 3000 contenitori, segnavano i nuovi «percorsi imperiali» del trasporto ricco: percorsi che nel Pacifico cominciavano ad assumere manifestazioni di spicco – grandi navi, intense correnti di traffico, porti molto ben attrezzati – facendo intravedere sviluppi di grande ampiezza, quali si sarebbero delineati nello stadio transindustriale. Ma era anche un disegno imperfetto, perché ferito dalla chiusura di Suez, che impediva il collegamento tra Atlantico, Mar Rosso e gli spazi oceanici a oriente: un grande condizionamento geopolitico, che impediva di realizzare tessiture ancora più ampie, e più ricche, di rotte containerizzate.

La relazione circolare che legò l'espansione del trasporto mercantile allo sviluppo industriale dell'area trainante fu costituita dalla creazione e dalla diffusione di grandi aree industriali, che presero il nome di *Maritime Industrial Development Areas* (MIDAs).

La data di nascita delle MIDAs, prodotto dovuto a una concezione atlantica dell'espansione dei trasporti e dello sviluppo delle regioni costiere, può farsi risalire al 1960 nel Botlek, terminale gigantesco – per quei tempi – costruito nel porto di Rotterdam per sbarcare e trasformare petrolio. Da quel momento si fece strada la convinzione che un porto moderno non potesse fare a meno di avere un'area industriale per trasformare materie prime importate per via marittima.

Ne conseguì un'enorme domanda di superfici pianeggianti entro o presso i porti. Lo spazio era una risorsa preziosa, non in tutte le aree portuali disponibile in abbondanza e che, se utilizzata industrialmente, avrebbe potuto essere la sede di gravi danni ambientali. Gli esperti del National Port Council ritenevano che per entrare nel *gotha* delle MIDAs un porto non potesse avere,

inizialmente, meno di 2.000 ettari di aree pianeggianti attrezzate. Addirittura, secondo Vigarié, la soglia minima era 3.000 ettari. Le aree pianeggianti dovevano essere disponibili immediatamente alle spalle del fronte di accosto delle navi, per non dar luogo a trasporti terrestri di minerali e di fonti di energia all'interno dello spazio portuale o nelle sue vicinanze. Inoltre dovevano disporre di grandi quantitativi di acqua dolce, o di acqua con basso tenore di sali, requisiti che ricorrevano soltanto negli estuari fluviali.

Le MIDAs si diffusero rapidamente, soprattutto sul versante europeo del Mediterraneo. All'inizio degli anni Cinquanta Anversa, che costituiva sia la porta di accesso alla Schelda sia il polo meridionale del Grande Delta, disponeva di poco più di 100 ettari di terreni industriali, che nel corso del decennio di ampliarono fino a 300 ettari; nel 1963, però, aveva oltre 700 ettari; nel 1996 quasi 2.000; alla fine degli anni Sessanta superava 3.000; negli anni Settanta, conclusi i lavori di sfruttamento della riva sinistra della Schelda, le sue aree attrezzate erano salite a 7.000 ettari. Gli altri porti del Northern Range, da Rotterdam a Le Havre, erano andati incontro a analoghe espansioni. Tutto questo avveniva sulle rive atlantiche (specialmente a Le Havre, foce della Senna, e Nantes, foce della Loira) e su quelle del Mare del Nord. Sul Mediterraneo soltanto Fos, porto satellite di Marsiglia, era stato concepito e attrezzato con aree industriali di dimensioni analoghe. La sua MIDA si stendeva su 7.000 ettari, cui si sarebbero potuti aggiungere altri 13.000. Ma si trattò di un'impresa sfortunata. Il porto, infatti, entrò in esercizio nel 1973, proprio quando la crisi del mercato del petrolio (OPEC I) segnava la fine del processo espansivo delle industrie pesanti nel mondo occidentale.

Non è agevole valutare quale fosse stata la superficie industriale complessivamente allestita in Europa durante la corsa alla creazione delle MIDAs, cioè tra la metà degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Settanta. Secondo Vigarié, erano state create aree industriali per 41.000 ettari e ne erano state programmate numerose altre per complessivi 56.000 ettari. Takel riteneva che fossero stati allestiti 48.000 ettari e programmati altri 32.000. Ciò fa ritenere che, se lo stadio neindustriale non fosse andato incontro al tramonto, al momento attuale l'Europa occidentale sarebbe equipaggiata con 80.000-100.000 ettari di aree industriali. Le più vaste espansioni avrebbero dovuto essere allestite a Rotterdam, dove negli anni Settanta era stato concepito l'ambizioso *Plan 2000*, ad Anversa, dove era stato programmato l'uso industriale di tutta la riva sinistra della Schelda, e a Fos, sul Mediterraneo, dove le superfici industriali avrebbero potuto triplicarsi. Invece di proseguire lungo questa strada, già verso la fine degli anni Settanta, notevoli estensioni vennero liberate dalle industrie pesanti e l'industrializzazione proseguì in modo più lento e più articolato.

5. Il senso dello spazio oceanico

Prima di prendere in considerazione la configurazione che, in termini di trasporti marittimi, ha assunto il cuore oceanico nello stadio transindustriale, la riflessione del geografo è attratta da un interrogativo affascinante: quale cambiamento si sia prodotto, nella funzione dello spazio oceanico rispetto all'assetto del mondo e, quindi, in quali termini si sia trasformata la percezione di questo spazio. L'interesse dell'argomento è dovuto alla circostanza che, per questa via, si perviene a considerare il rapporto tra spazio e tempo.

A introdurre questo affascinante argomento – la funzione del trasporto marittimo nella formazione e nell'evoluzione delle aree del commercio internazionale – fu, appunto, Vigarié, il quale mise in evidenza come, durante i decenni in cui si impose e si diffuse la nave con scafo metallico e con propulsione meccanica, le strategie della navigazione mercantile fossero dominate dal fattore «distanza». Per l'armatore, infatti, era soprattutto importante la capacità della nave di coprire una determinata distanza in base alle scorte di combustibile che poteva recare a bordo e alle stazioni di rifornimento cui poteva accedere lungo la rotta. Si potrebbe dire che l'espressione cartografica di quel fattore possa essere costituita dalle *isolinee delle distanze*, cioè dalle linee che collegano tutti i punti che hanno, rispetto al porto di imbarco, la stessa distanza misurata sulle rotte praticabili in quel determinato stato della tecnologia navale e delle conoscenze nautiche. Ridotta la dipendenza dalle correnti atmosferiche e dagli eventi meteorologici cui era andata intensamente soggetta la navigazione a vela, e avendo così accresciuto i gradi di libertà nello scegliere le rotte marittime, nell'ultimo quarto del secolo XIX – cioè all'alba dello stadio neoindustriale – il fattore distanza assunse un rilievo primario. In sostanza, la distanza era l'aspetto dello spazio oceanico maggiormente percepito, al punto che si potrebbe parlare di percezione dello *spazio distanza* come connotato tipico della proiezione marittima della società neoindustriale.

Più tardi, nella prima metà del secolo XX, a mano a mano che la nave diventava più grande e più efficiente, e la produttività dell'apparato motore aumentava, si rese possibile percorrere rotte sempre più lunghe, sicché il fattore distanza divenne progressivamente meno condizionante e ridusse la sua rilevanza nelle strategie dell'armamento. La possibilità di utilizzare olio combustibile e di ricorrere alla turbina a vapore, che caratterizzò l'avvento della nave neotecnica, fece sì che, nella scelta delle rotte da percorrere, assumesse crescente peso il fattore «tempo». Tra due rotte alternative, infatti, a parità di altre condizioni, la scelta tendeva a cadere su quella che si poteva percorrere in minor tempo. L'espressione cartografica di quel modo di concepire la funzione dello spazio marittimo nel trasporto può essere espressa dalle *linee isocro-*

ne, cioè dalle linee che collegano i punti raggiungibili nello stesso tempo lungo il ventaglio delle rotte che si diramano da un certo porto. Collegati, in una carta geografica, i punti che si possono raggiungere in tempi dati, la scelta cade sulla rotta che minimizzava i tempi. La lunghezza della rotta, come si vede, diventava secondaria, pur non perdendo importanza. Si può ritenere che quel modo di percepire la funzione del trasporto marittimo nelle strategie commerciali si sia imposto tra gli anni Venti inoltrati e gli anni Cinquanta, cioè fino all'alba della grande corsa al gigantismo navale di cui si è parlato. Per analogia a quanto si è appena detto a proposito del trasporto marittimo nello stadio paleoindustriale, è possibile asserire che, nella fase del decollo neoindustriale, lo spazio sia stato percepito in stretta connessione con la dimensione temporale, al punto da parlare di cultura dello «spazio tempo».

A metà degli anni Cinquanta, quando lo stadio neoindustriale entrò nella fase matura, la funzione dello spazio marittimo nelle strategie del trasporto mutò ancora. La causa primaria fu la stessa che provocò il gigantismo navale nel trasporto di minerali e di fonti di energia: la necessità di rifornire i paesi trainanti, soprattutto l'Europa occidentale e il Giappone, con crescenti quantità di materie prime. La possibilità di impiegare navi sempre più grandi fece diminuire bruscamente il costo unitario del trasporto, cioè il costo per tonnellata-miglia, al punto che – sostiene Vigarié – divenne più conveniente approvvigionare la siderurgia nelle grandi aree industriali che andavano sorgendo presso i porti europei trasformando minerali di ferro provenienti dalla Mauritania, dal Labrador o dal Brasile, piuttosto che prelevandoli dalle vicine miniere della Lorena. A rendere quelle convenienze molto appetibili concorsero tre circostanze. Primo: i bassi prezzi delle materie prime e delle fonti di energia, soprattutto del petrolio, praticati dai paesi produttori, quasi tutti appartenenti all'area trainata. Secondo: la stabilità dei cambi, assicurata dal sistema dei cambi fissi concordato a Bretton Woods (1944), donde derivava la stabilità dei prezzi delle materie prime. Terzo: la crescita ininterrotta delle economie dei paesi industrializzati. In quel contesto, a parità di ogni altra condizione, il fattore decisivo per scegliere una determinata rotta – ad esempio, la rotta per approvvigionarsi dei minerali di ferro o di bauxite – era, appunto, il costo unitario del trasporto. L'espressione cartografica di quella strategia di mercato era costituita, dunque, dalle *linee isodapane*: le linee che, su una carta geografica, collegano tutti i punti che, all'interno del ventaglio delle rotte che si diramano da uno stesso porto di sbarco, consentono di approvvigionarsi di una determinata materia prima con un certo costo per tonnellata. A parità delle altre condizioni, si sceglieva la rotta che consentiva un costo unitario di trasporto inferiore alle altre. Ancora una volta mutò la percezione dello spazio: nella maturità neoindustriale, più esattamente dagli anni Cinquanta in poi, la percezione dell'oceano venne dominata dall'immagine dello «spazio costo».

6. *L'oceano transindustriale*

Lo stadio transindustriale ha avuto il suo decollo all'inizio degli anni Settanta ed è entrato nella fase matura vent'anni dopo. Non è questa la sede per valutare i fatti che produssero il decollo e, un ventennio più tardi, il passaggio alla maturità. L'attenzione può essere trasferita direttamente sulla configurazione geografica assunta dal mondo transindustriale, in modo da avviarci a considerare da vicino la funzione assunta dal trasporto mercantile e dalle strategie commerciali cui è stato associato.

Gli stadi precedenti hanno avuto espressioni geografiche ben definite, nelle quali è stato possibile identificare il fulcro geografico, sede dei fattori scatenanti della nuova organizzazione sociale, l'area trainante, ove i fattori si sono diffusi, l'area trainata, che ne è rimasta assoggettata, e il resto del mondo, che ne è rimasto estraneo. V'è da chiedersi, ora, se questo modello possa essere applicato allo stadio transindustriale. Se il fulcro geografico va identificato nel paese che ha svolto una funzione pilota nell'innovazione non v'è dubbio che debba essere collocato negli Stati Uniti, ove è stato realizzato un numero di scoperte e di applicazioni industriali determinanti per il decollo della nuova società, di gran lunga superiore a quelle realizzate in ogni altro paese. Un fulcro geografico secondario è da considerarsi il Giappone, la cui industria ha svolto – non di rado in collegamento con strutture degli Stati Uniti – una funzione di notevole rilevanza nella ricerca sulle tecnologie del computer e della comunicazione.

Essendo stato innescato da innovazioni nella comunicazione, lo stadio transindustriale è decollato attraverso la diffusione di modelli di organizzazione, economica e sociale, che per rapidità non ha avuto riscontri storici. Questa circostanza ha fatto sì che la configurazione geografica dell'area trainante transindustriale si sia delineata con altrettanta rapidità, al contrario di quanto accadde nei due stadi precedenti – paleoindustriale e neoindustriale – in cui la diffusione delle innovazioni dal fulcro geografico ai paesi che avrebbero fatto parte dell'area trainante avvenne con una certa lentezza. Nel decollo transindustriale la configurazione dell'area trainante ha coinciso con quella dello stadio precedente: oltre a Stati Uniti e Giappone, ha compreso l'Europa occidentale, l'Australia, la Nuova Zelanda, Israele e Sud Africa e, per finire, la parte sviluppata dell'Unione Sovietica. Nel corso del tempo a questo gruppo di paesi si sono aggiunti due spazi di tutto interesse. Il primo è costituito dai paesi progressivi del Medio Oriente, cioè Arabia Saudita, Emirati Arabi e Kuwait, i quali, dotati di enormi ricchezze, non hanno avuto alcuna difficoltà ad adottare i nuovi modelli. Il secondo è costituito dai paesi asiatici di nuova industrializzazione – Taiwan, Corea del Sud, Hong Kong e Singapore – i quali si sono affiancati al Giappone nel creare una sorta di *area imperiale asiatica*.

Il brusco passaggio verso una società basata sull'informatica e sulla comunicazione ha contribuito ad approfondire il solco tra area trainante e area trainata. Ne sono una prova evidente gli scarti di sviluppo economico tra i paesi più ricchi e i paesi più poveri di cui ha dato conto l'*United Nations Development Programme* (UNDP): sono costantemente cresciuti facendo sì che il mondo in via di sviluppo non soltanto si sia allontanato sempre più da quello sviluppato, ma si sia anche disaggregato in due parti. Da un lato, i paesi in via di sviluppo, di cui alcuni stanno faticosamente prodigandosi per industrializzarsi e accedere al gruppo dei paesi di nuova industrializzazione; dall'altro lato, i paesi profondamente sottosviluppati. Oltre a ciò, è utile tenere conto che lo stadio transindustriale è stato coinvolgente per l'intero pianeta: a partire dagli anni Settanta nessuna parte del mondo, comprese l'Antartide e le più profonde foreste pluviali, è rimasta estranea alle conseguenze prodotte dal nuovo modo di organizzare la società. In conclusione, per la prima volta dalla rivoluzione industriale non esiste più il *resto del mondo*, inteso come spazio non coinvolto dall'organizzazione sociale trainante.

Ogni stadio ha avuto un proprio teatro oceanico, inteso come lo spazio marittimo nel quale si sono intessute le relazioni pregnanti per le strategie del fulcro geografico. Il teatro oceanico dello stadio transindustriale è il Pacifico. In tal modo si è compiuto il *trasferimento del teatro oceanico verso oriente*: dall'Atlantico, sede delle fasi ruggenti del mondo paleoindustriale e neoindustriale, si è passati al Pacifico. Nel ventennio posteriore alla prima crisi del petrolio sulle opposte rive di questo immenso oceano si sono affacciate le megalopoli giapponesi e del Sud-Ovest degli Stati Uniti, si sono creati i mercati più progressivi del mondo, sono nati i nuclei delle grandi relazioni marittime, si è consolidato un legame triangolare tra Estremo Oriente, Australia e Nord America di gran lunga più robusto di quello tra Stati Uniti ed Europa occidentale.

7. *Pacifico occidentale: cuore oceanico*

Nell'ambito delle relazioni marittime la funzione di cuore del mondo del Pacifico occidentale si è delineata per effetto delle relazioni affidate al trasporto containerizzato. Ciò non significa che le relazioni pertinenti il trasporto di materie prime non concorrano a mettere in evidenza la centralità di questo spazio. Tutt'altro. Basti pensare al poderoso *track* delle miniere che dall'Australia trasportano carbone, bauxite, rame, ferro e altre materie prime ai porti giapponesi, così come ai flussi di petrolio che dal Golfo Persico seguono la rotta verso oriente: tutti flussi affidati a navi di grande portata, a sottolinea-

re il fatto che al Pacifico occidentale fanno capo le correnti di merci di massa affidate ai vettori più grandi oggi in esercizio. Per varie ragioni, però, i contenitori sono da considerarsi il campo in cui più efficacemente si può cogliere il senso di questo nuovo cuore oceanico del mondo: la concentrazione dei flussi; l'organizzazione delle rotte; le strategie globalizzanti che ne sono derivate; i modelli di aree transindustriali.

Dall'espansione del traffico containerizzato hanno tratto beneficio tutti gli scacchieri delle rotte, ma i maggiori vantaggi si sono avuti nell'Oceano Pacifico. Alla fine degli anni Ottanta la rotta tra Estremo Oriente e Nord America assorbiva il 29% del traffico mondiale di contenitori, cui si aggiungevano il 20% della rotta tra Estremo Oriente ed Europa e l'8% delle rotte di collegamento tra stati del Pacifico (soprattutto tra Australia e Giappone): in complesso il 57% del traffico mondiale. A metà degli anni Novanta le compagnie che operavano su quelle rotte – le più grandi del mondo – offrivano una capacità di trasporto di 8,7 milioni di TEUs, più che doppia di quella (4,0 milioni di TEUs) dell'offerta di trasporto sulle rotte atlantiche. Se ne deduce che lo spostamento del baricentro dei traffici ad alto valore aggiunto dall'Atlantico al Pacifico è stato uno dei più rilevanti cambiamenti geografici del decollo dello stadio transindustriale.

Per avere un'idea più circostanziata di questo cambiamento è utile chiamare in causa altri fatti. A mano a mano che l'avanzamento del trasporto affidato a vettori cellulari progrediva, si mettevano in evidenza compagnie marittime del Sud-Est dell'Asia e dell'Estremo Oriente, sicché nella prima metà degli anni Novanta nell'area compresa tra Singapore e Taiwan era concentrata la parte di gran lunga maggiore dell'armamento mondiale: dieci delle venti maggiori compagnie marittime del trasporto containerizzato avevano sede in quest'area e controllavano circa la metà della capacità di trasporto. Le compagnie europee ne controllavano il 30% e quelle statunitensi il 14%: insieme non riuscivano a raggiungere il potenziale, peraltro in forte crescita, di Taiwan, del Giappone, della Corea del Sud e di Hong Kong, ove si sono annidate le *global superstar*. A cominciare dagli anni Settanta le compagnie marittime insediate in quest'area hanno assunto una funzione trainante nel concepire e nel condurre a successo strategie di organizzazione delle rotte e di penetrazione nei mercati. Gli effetti delle loro strategie si sono pesantemente riflesse sui movimenti portuali. Lo dimostra ampiamente il confronto dei primi dieci porti della graduatoria mondiale (Tab. 2).

1975			1980		1992	
PORTO		migliaia TEUs	PORTO		PORTO	migliaia TEUs
1	New York	1.730	New York	1.947	Hong Kong	7.972
2	Rotterdam	1.078	Rotterdam	1.900	Singapore	7.560
3	Kobe	904	Kobe	1.470	Rotterdam	4.122
4	San Juan	877	Hong Kong	1.465	Kaohsiung (Taiwan)	3.960
5	Hong Kong	802	Kaohsiung (Taiwan)	979	Busan (Corea del Sud)	2.751
6	Oakland	522	Singapore	917	Kobe	2.608
7	Seattle	481	San Juan	852	Los Angeles	2.289
8	Baltimora	421	Amburgo	783	Amburgo	2.268
9	Bremen/ Bremerhaven	410	Oakland	782	New York	2.104
10	Long Beach	390	Seattle	781	Keelung (Taiwan)	1.940

Tab. 2 - I primi dieci porti containerizzati del mondo durante il decollo transindustriale.

Fonte: *Containerisation International Yearbook*.

A metà degli anni Settanta, quando lo stadio transindustriale stava decollando, il baricentro portuale del mondo era imperniato su New York e Rotterdam, che erano stati i due porti imperiali della maturazione dello stadio neoindustriale, contribuendo a sostenere una travolgente crescita economica attraverso un'espansione delle strutture ricettive e dando prova di una tensione all'innovazione tecnologica che non avevano avuto eguali nella storia portuale. In quel momento, mentre i paesi industrializzati stavano fronteggiando le conseguenze del primo shock petroliero (1973-1974), soltanto due porti del Pacifico (Kobe e Hong Kong) figuravano tra i *top ten*. Cinque anni dopo già quattro porti del Pacifico occidentale figuravano tra i primi dieci del mondo e Kobe stava insidiando le posizioni di primato dei due grandi porti atlantici (New

York e Rotterdam). All'alba degli anni Novanta, lo spostamento del baricentro portuale dall'Atlantico al Pacifico era compiuto: i primi due porti containerizzati del mondo erano Singapore e Hong Kong, e altri quattro porti del Pacifico occidentale figuravano tra i primi dieci. Rotterdam era scesa al terzo posto e New York addirittura all'ottavo. È un'enorme concentrazione di traffico di merce ad alto valore aggiunto, che non accenna ad attenuarsi e che fa del Pacifico, soprattutto della sua sezione occidentale, l'oceano imperiale della società transindustriale.

L'avvento dello stadio transindustriale è stato caratterizzato dall'introduzione delle rotte circumplanetarie. Facendo seguito a tentativi precedenti, compiuti con vario successo, nel 1984, Malcolm McLean (United States Lines) – che nel 1956 aveva inaugurato il trasporto containerizzato – attraverso il lancio di dodici navi portacontenitori della quarta generazione, capaci di 4.148 contenitori di 20 piedi (TEUs), dava il via a un servizio di grande potenza, che la letteratura non esitò a denominare *round-the-world* (rtw), poiché era in grado di catalizzare quote consistenti del traffico oceanico. Secondo il progetto originario il servizio avrebbe dovuto essere esercitato in ambedue le direzioni, verso est (*eastbound*) e verso ovest (*westbound*), ma in realtà le gigantesche navi della United States Lines viaggiarono soltanto nella rotta verso oriente. Il servizio non ebbe fortuna: nel 1986 venne disattivato e le navi passarono alla potente Sea-Land. Ma il risultato era stato conseguito: dopo quell'esperienza, non v'era dubbio che l'organizzazione del grande trasporto oceanico di contenitori si sarebbe avvalsa di una nuova categoria di rotte, quelle circumplanetarie, appunto.

Durante gli anni Ottanta e oltre, infatti, i servizi *round-the-world* si succedettero attraverso una sequenza piuttosto serrata: 1984, Evergreen Line lanciava navi di 2.728 e 3.400 TEUs sia sulla rotta verso est sia su quella verso ovest, istituendo così il primo servizio completo; 1987, Tricon lanciava una flotta di dodici navi di 2.600-2.800 TEUs; vi hanno fatto seguito la Compagnie Générale Maritime, ABC Container Line, Ocean Star Container Line (gruppo Contship) e così via. Ma qui non è il caso di rievocare nei dettagli quella pur straordinaria vicenda, che ha caratterizzato il trasporto marittimo nel decollo transindustriale. Più utile appare, invece, considerare quale ne sia stata la capacità di innovare le grandi strategie del trasporto marittimo di linea.

Dal punto di vista delle strategie mercantili, tuttavia, non importa tanto considerare la tipologia delle navi e il percorso delle rotte, quanto tenere conto che tutte le rotte circumplanetarie di contenitori sono state organizzate assumendo un porto del Pacifico occidentale – da Singapore a Taipei – come perno principale. Questo spazio oceanico, dunque, non soltanto è stato il teatro di sperimentazione e di affermazione di nuove tessiture di rotte, ma anche lo spazio che ne ha reso possibile il consolidamento. I versanti portuali statu-

nitensi e europei, da soli, non potrebbero produrre le economie di scala necessarie per tenere in vita un servizio di linea attorno al mondo.

Il decollo dello stadio transindustriale fu caratterizzato dalla terza generazione delle MIDAs. Mentre le prime due si svilupparono nei paesi avanzati, per cui furono caratteristiche dell'area trainante neoindustriale, la terza prese campo nelle regioni emergenti, per cui fu propria dell'area trainata. Quella circostanza mostrava, da sola, quanto profonda fosse stata la trasformazione nella divisione internazionale del lavoro intervenuta negli anni compresi tra i due *shock* petrolieri, quando appunto avvenne il passaggio tra i due stadi. In effetti, l'insediamento nelle regioni litoranee dell'area trainata di quello stesso tipo di industrie, cioè lavorazioni di base, sulle quali il mondo trainante aveva basato la sua crescita economica costituiva di per sé un fatto rivoluzionario. Era un segnale eloquente che si stava entrando in una nuova fase storica. Il cambiamento appare ancor più significativo se si considera che soltanto in parte l'allestimento di quelle nuove aree industriali-portuali fu dovuto a politiche nazionali, adottate da paesi di nuova indipendenza. Per buona parte era, invece, il prodotto di accordi di collaborazione tra questi governi e operatori del mondo occidentale, i quali cominciavano a trovare conveniente localizzare industrie in regioni litoranee emergenti per realizzare piattaforme di distribuzione internazionale di beni attraverso i canali del commercio marittimo.

La terza generazione comprendeva due tipi di MIDAs, a seconda che sorgessero per effetto di programmi nazionali o a seguito di accordi tra governi locali e investitori internazionali.

La diffusione del primo tipo di MIDAs fu il prodotto di politiche marittime dei paesi in via di sviluppo, perché fu associata alle strategie attraverso le quali i paesi emergenti tentavano di affermarsi nel campo dell'armamento mercantile e di acquisire alle bandiere nazionali quote del traffico marittimo che intercorreva con i paesi sviluppati. In sostanza, quei paesi perseguivano due obiettivi, tra loro connessi: da un lato, la gestione in proprio delle risorse naturali nazionali, in modo da riservarsi il valore aggiunto della trasformazione industriale che, fino ad allora, affluiva ai paesi sviluppati; dall'altro lato, l'acquisizione di una parte del valore aggiunto derivante dal trasporto e dal commercio delle materie prime, dei beni agricoli e dei prodotti finiti esportati dal loro territorio. Quelle politiche – sottolinea Vigarié – erano ricche di senso. Durante i decenni ruggenti della maturità neoindustriale – in pratica dalla metà degli anni Cinquanta alla prima crisi del petrolio (1973-1974), nei paesi in via di sviluppo furono costruiti numerosi terminali per imbarcare petrolio, minerali di ferro, bauxite e altre materie prime su navi di portata sempre più grande. Le espressioni più marcate furono i terminali del Golfo Persico per le gigantesche petroliere di oltre mezzo milione di tonnellate di portata. Negli anni Settanta e Ottanta, utilizzando quelle strutture, sorte per effetto del gi-

gantismo navale, i paesi in via di sviluppo – almeno quelli più dinamici nel contesto internazionale – cercarono di acquistare navi. La realizzazione delle flotte nazionali cominciò per lo più con l'acquisizione di grandi vettori, ceduti da armatori scandinavi o greci. Aumentando le capacità nazionali di trasporto marittimo si delineavano anche le possibilità di creare aree industriali portuali. I casi di Taiwan, della Corea del Sud e di regioni litoranee del Golfo Persico, negli anni Settanta investite da onde di industrializzazione portuale, erano eloquenti.

A quel punto, i grandi centri finanziari del mondo occidentale videro profilarsi una non trascurabile opportunità, cioè quella di investire all'estero, in terminali portuali e in industrie litoranee, traendo vantaggio da ridotti carichi fiscali e disponibilità di mano d'opera a buon mercato. Di qui l'espansione del secondo tipo di MIDAs della terza generazione, cui si faceva riferimento poc'anzi, cioè quello che prendeva corpo per effetto di accordi tra governi di paesi in via di sviluppo e investitori occidentali.

Queste MIDAs assunsero espressioni di tutto interesse. Probabilmente quella più diffusa fu l'*Export Processing Zone* (EPZ), cioè la zona industriale franca per l'esportazione, di cui alla fine degli anni Settanta se ne contavano una quarantina. L'EPZ si basava su quattro condizioni. Primo: all'interno del porto, o nelle sue adiacenze, veniva individuata un'area adatta a funzioni di deposito e di volano per le correnti commerciali del porto e per ospitare impianti industriali. Secondo: nell'area veniva applicato il regime franco, ovviamente per le produzioni industriali destinate all'esportazione. Terzo: alle attività industriali venivano interessati operatori stranieri, soprattutto imprese multinazionali, sicché l'intera struttura *porto, deposito franco, industrie* attirava investimenti e diventava un fattore di internazionalizzazione della regione di appartenenza. Quarto: tra gli operatori internazionali e il governo locale intervenivano accordi in base ai quali i primi ottenevano agevolazioni, soprattutto fiscali, in cambio dei posti di lavoro che offrivano alle comunità locali.

Mentre aree industriali portuali sorgevano nel Sud Est asiatico, nel Golfo Persico, in regioni latino-americane e in altre parti del mondo, un processo spaziale complementare prendeva campo nel mondo sviluppato: le MIDAs della prima generazione, che erano state uno dei motori più potenti della crescita economica di Giappone ed Europa occidentale, vedevano declinare ambedue gli assi produttivi su cui erano state fondate: siderurgia e raffinazione del petrolio. Quale strategia adottare? L'interrogativo coinvolse i porti e le regioni litoranee per tutti gli anni Settanta e Ottanta. La risposta fu costituita dall'avvento di un tipo molto complesso e tuttora non ben definito di area industriale, che Vigarié chiamò «MIDA della quarta generazione». Frutto della caduta di attività industriali tradizionali, di sviluppo di altre attività, del riuso

dei terminali di sbarco delle materie prime e degli ampi spazi, in qualche caso addirittura immensi, che si stendevano alle loro spalle, le MIDAs della quarta generazione si fondano su tre fattori. Il primo fattore è costituito dalla sostituzione di industrie di prima trasformazione con altre leggere, più vicine alla «testa di ciclo». Questo spostamento del baricentro funzionale dell'area offre vari vantaggi: la possibilità di produrre per l'esportazione, utilizzando i terminali portuali anche per le correnti all'imbarco; una migliore utilizzazione delle aree disponibili; la creazione di posti di lavoro di qualità; infine, la riduzione dei rischi ambientali. Il secondo fattore è costituito dall'inserimento di attività commerciali: deposito di prodotti, loro assemblaggio e manipolazione, strutture espositive, e simili. Tra queste rientra la costruzione di piattaforme per l'esplorazione e lo sfruttamento di idrocarburi da giacimenti sottomarini. Il terzo fattore è costituito dai poli tecnologici, costituiti da attività di ricerca scientifica e tecnologica caratterizzate dall'impiego di strumenti informativi e comunicativi avanzati e dall'inserimento in reti globali. La complementarità del polo tecnologico sia con l'industria, sia con l'organizzazione di catene di trasporti, può diventare molto spinta, al punto da farlo apparire come la naturale evoluzione della MIDA classica.

Quando il porto mercantile è inserito in reti di eccellenza può accadere che, a ridosso dei terminali per contenitori e nelle adiacenze della *Container Freight Station* (CFS), si crei una piattaforma logistica. Questa struttura è un prodotto tipicamente transindustriale, provocato dalla globalizzazione dei mercati e dalle strategie dei grandi operatori della logistica. Consiste in centri di deposito di merci, che da qui vengono inoltrate sui mercati nazionali e internazionali, e nella fornitura di servizi di vario genere: completamento del manufatto, ad esempio attraverso operazioni di assemblaggio; preparazione del manufatto (etichettatura, controlli e altro) per corrispondere alle esigenze del mercato cui è avviato; formazione delle spedizioni; approntamento dei contenitori; preparazione dei convogli ferroviari, e così via. Multinazionali di vario tipo, dalle produzioni automobilistiche a quelle alimentari e dell'elettronica, hanno bisogno di piattaforme logistiche distribuite in alcuni punti nodali dei vari continenti. La competizione tra i porti containerizzati, per acquisire queste funzioni è diventata uno degli aspetti più interessanti dell'organizzazione portuale contemporanea. Investe non soltanto i porti dell'area trainante, ma anche quelli dell'area trainata, perché costituiscono nodi inseriti in reti globali di trasporto e di distribuzione oppure – come accade in Estremo Oriente e nell'area latino-americana – si trovano allo sbocco di mercati in espansione.

Il Pacifico si è dunque ormai consolidato come cuore oceanico della società contemporanea per l'effetto combinato di almeno quattro fattori: la maturazione di possenti centri decisionali, che si è andata delineando negli anni

Ottanta e Novanta; il volume di traffici, per buona parte containerizzati e con elevato valore aggiunto, che si è dispiegato in questo scacchiere; i rapporti di dipendenza che si vanno materializzando da parte di altri spazi oceanici; l'avanzamento di nuovi modelli di organizzazione litoranea, che non mancheranno di essere irradiati in altre parti del mondo. Se si tiene conto delle funzioni trainanti assunte dal Giappone e dall'enorme mercato che si sta aprendo in Cina, non è difficile azzardare non soltanto l'ipotesi che questo cuore oceanico caratterizzerà il modello-mondo del prossimo secolo, ma anche che sarà un possente generatore di nuovi modi di gestire le relazioni marittime e, attraverso queste, i rapporti di forza tra le potenze del mondo.

ACRONIMI

CEE	Comunità Economica Europea
CFS	Container Fright Station
EPZ	Export Processing Zone
MIDA	Maritime Industrial Development Area
rtw	round-the-world
TEU	Twenty Equivalent Unit
ULCC	Ultra Large Crude Carrier
UNDP	United Nations Development Programme
VLCC	Verry Large Crude Carrier