

IL GIGANTISMO NAVALE:
UNA FACCIA INSOLITA DELLA CRISI DEL CAPITALISMO

Recensione a Sergio Bologna, *Banche e crisi**

L'autore si è occupato da tempo dei problemi connessi al mercato marittimo, e ha pubblicato qualche tempo fa un volume dal titolo *Le multinazionali del mare* che analizza in modo sistematico il settore.

In *Banche e crisi* ci presenta un originale tentativo di fornire una lettura delle trasformazioni del capitalismo contemporaneo, guardando alle compagnie che operano nel trasporto marittimo, riprendendo alcune intuizioni che aveva sviluppato nella sua passata attività di studioso del sistema capitalistico e trovandovi conferma. Un elemento forte della ricerca dell'autore è dunque l'analisi storica in una prospettiva politica, chiave di volta per capire il presente: in questo senso si inquadrano gli articoli scritti anni fa e ora ripubblicati ora in *Banche e crisi*, a partire dal saggio "Moneta e crisi, Marx corrispondente della *New York Daily Tribune* 1856-1857" – già in *Primo maggio*¹ – e poi "Petrolio e mercato mondiale. Cronistoria di una crisi" – già nei *Quaderni piacentini*.

In *Banche e crisi* Bologna inquadra il problema del gigantismo navale nel processo di globalizzazione dei mercati e nella crisi economica reale e finanziaria dei nostri giorni. La riduzione del costo del trasporto marittimo ha significato una vera rivoluzione nell'espansione dei traffici, che ricorda quanto avvenuto a seguito della caduta dei noli a fine Ottocento, seguita all'introduzione delle navi a vapore. La globalizzazione ha varie facce; la riduzione dei noli si è accompagnata all'apertura di mercati di sbocco che erano prima chiusi, al diverso clima politico iniziato nei primi anni '90, a seguito della caduta del muro di Berlino, alle scelte di diversi Paesi a favore di politiche liberiste (penso all'India e alla Cina), e a una riduzione generalizzata delle tariffe doganali. In questo contesto di pro-

* S. Bologna (2013). *Banche e crisi. Dal petrolio al container*. Roma: DeriveApprodi (pp. 199).

¹ È uscita, pochi anni fa, una ristampa di questa rivista. Si veda Bermani C. (2010). *La rivista "Primo maggio" (1973-1989)*. Allegato un dvd che raccoglie la collezione completa.

gressiva apertura e di rapida espansione, è scoppiata una delle più gravi crisi mondiali.

La crisi ha colpito tutti i mercati, ma in particolare i traffici marittimi, che sono molto calati rispetto al *trend* di rapida crescita che avevano mantenuto per diversi anni. La domanda delle merci è caduta dovunque, e la domanda dei trasporti, che è una domanda derivata, è caduta anch'essa, tanto che le imprese di navigazione sono oggi fortemente immobilizzate. Di più la caduta della domanda si scontra con un'offerta da parte delle compagnie armatrici che continua a crescere, nonostante la crisi, sotto la spinta dalla abbondanza dei finanziamenti bancari. Le banche credono "con il gigantismo e la modernità delle nuove navi" di aver trovato delle sicurezze per i loro prestiti, che altri settori non possono offrire loro. L'autore afferma invece che il gigantismo delle navi commerciali nasconde molti rischi. Le enormi dimensioni delle navi moderne non riflettono un calcolo economico razionale da parte degli armatori e allo stesso tempo investire in grandi navi richiede un ingente immobilizzo di capitali. Nel recente passato le grandi dimensioni delle navi sono state spesso il risultato di una previsione non corretta di riduzione dei costi, come è accaduto nel caso delle petroliere di cui è stato necessario ridurre le dimensioni dopo la riapertura di Suez, perché altrimenti non sarebbero potute passare per lo stretto, e le navi più grandi sono state rottamate, o come è accaduto con le gigantesche Valemax, navi che trasportavano minerali, dal Brasile in Asia, ma che i cinesi non volevano far entrare nei loro porti a causa della pericolosità legata alle loro enormi dimensioni. Tema questo a noi ben noto dagli incidenti accaduti negli ultimi mesi all'isola del Giglio e a Genova. Il problema sembra oggi ripetersi per le grandi navi porta container. Bologna riporta dei dati sulla Maersk, la compagnia che ha la flotta di navi porta container di dimensioni maggiori, che fanno intuire come gli amministratori della società pensino di ridimensionare l'importanza di questa forma di trasporto nel loro portafoglio. Vari elementi sottolineano le difficoltà incontrate dalle compagnie che gestiscono le grandi porta container; l'aumento del prezzo del combustibile, dovuto anche alla richiesta di usare meno combustibile residuo – *bunker fuel* – per produrre un minore inquinamento e la riduzione della velocità, sempre per abbattere il consumo e l'inquinamento. Navi grandi quindi, che viaggiano lentamente per contenere i costi, che viaggiano mezze vuote, portando materiali poveri, "scarti di imballaggi contro aria", come dice l'autore, con bassi noli e poco guadagno.

Questa analisi porta Bologna ad avanzare vivaci critiche alla recente politica adottata da molti porti. Secondo l'autore i porti italiani rincorro-

no il gigantismo, l'un contro l'altro armati, mentre il problema, per attirare le navi di grandi dimensioni, è quello della adeguatezza dell'offerta. In primo luogo i porti devono essere in grado di servire in modo efficiente un entroterra che produce manufatti e quindi genera domanda di trasporto marittimo. In secondo luogo le merci (in ingresso o uscita) devono essere concentrate in pochi *hub* dove le grandi navi possano attraccare e completare il carico. Per l'Italia la proposta della nuova legge che concerne le Autorità portuali parla oggi di 8 autorità, quando sarebbe opportuno puntare a 3 o 4 scali con valenza oceanica. Il problema delle grandi navi diventa alla fine un problema logistico, di come si organizza la rete dei trasporti, specialmente la rete ferroviaria. La rete ferroviaria va adeguata subito, prima di imbarcarsi in dubbie operazioni di ampliamento dei porti e di scavo dei fondali. Il rinnovo della logistica, in modo particolare di quella ferroviaria, è l'elemento che deve precedere i lavori portuali, come si legge anche nel rapporto presentato come studio preparatorio al progetto di porto offshore di Venezia (MDS Transmodal (2012). *Napa: market study on the potential cargo capacity of the North Adriatic ports system*).

Le compagnie armatrici sono oggi pesantemente indebitate col sistema bancario. A marzo 2013 le 10 maggiori banche tedesche detenevano nel loro portafoglio titoli di compagnie di navigazione in misura superiore alla quota detenuta di titoli tossici (quelli di Portogallo, Italia, Irlanda, Grecia e Spagna). $\frac{1}{4}$ del portafoglio della Commerzbank (25 miliardi \$) è oggi classificato ad alto rischio e le immobilizzazioni riguardano principalmente investimenti in compagnie armatrici. La casa finanziaria Fitch prevede che il rischio continui a restare elevato anche il prossimo anno. Ma perché le compagnie armatrici sono state finanziate dalle banche tedesche? In primo luogo perché i fondi che le banche hanno investito in queste compagnie godono in Germania di rilevanti benefici fiscali, in secondo luogo perché la Germania è un Paese che gode di bassissimi tassi di interesse e quindi le banche pagano poco il denaro che prendono a prestito. Benefici fiscali e basso costo del denaro non possono che condurre a un eccesso di offerta finanziaria, senza che i creditori vadano troppo per il sottile sulla qualità dei loro crediti. Si investe anche in titoli spazzatura, titoli cioè di cui non si è valutata attentamente la redditività. Sembra ripetersi la storia finanziaria dell'800 e Bologna richiama le analisi di Marx sul *Credit Mobilier* a Parigi. Io, in una ottica più macroeconomica, ricordo la storia del più grande mercato del credito del tempo, dove si era creato un eccesso di offerta di mezzi finanziari e venivano collocati titoli di debito senza riguardo alla solvibilità del debitore e si comperava di tutto. Per rendere il clima di grande eccitazione che aleg-

giava sui mercati finanziari del tempo ricordiamo come gli investitori inglesi siano arrivati a sottoscrivere titoli di debito di un debitore inesistente, inventato dagli stessi intermediari finanziari: il debito dello stato di Poyais, uno stato dell'America Latina che in realtà non è mai esistito, se non nella fantasia di Sir Gregor MacGregor che aveva intitolato a questo stato, con la sua opulenta e cosmopolita capitale di San Giuseppe, anch'essa fasulla, una delegazione con ufficio nel centro di Londra. L'affascinante racconto è di Dawson (1990), *The First Latin America Debt Crisis*.

Ma chiediamoci perché in un mondo in recessione c'è un Paese, la Germania, che può vantare questa larghezza di mezzi finanziari, e può impiegarli in un modo così poco virtuoso, mentre tutti gli altri tirano la cinghia. Qui i passaggi rimangono forse un tantino impliciti nel lavoro di Bologna e provo a renderli evidenti con parole mie. Perché l'unione monetaria europea si comporta come si comporterebbe un Paese membro di gruppo di Paesi in regime di cambio fisso, a base aurea. In questo contesto la politica economica dei singoli Paesi perde autonomia; non può cioè essere indirizzata a perseguire obiettivi del singolo Paese, ma deve muoversi in modo coordinato con quella seguita dalle altre economie che fanno parte dell'area monetaria. Le monete si cambiano in base al contenuto di oro e quindi un Paese non può svalutare (o più esattamente la svalutazione, che consiste in una riduzione del contenuto aureo della moneta, qualora potesse essere tentata, si annullerebbe da sé attraverso l'aumento dei prezzi). Karl Polany (1944) ne *La grande trasformazione*, rileva che la scelta della base aurea invece di essere "il simbolo della solidarietà mondiale", nome con il quale era stata venduta per anni durante la *belle époque*, nella crisi mondiale del 1929 si era trasformata in un elemento che strozzava e ricattava le economie periferiche. Ed è esattamente quanto accade oggi con l'Euro. La moneta unica è stata acclamata negli anni '80 e '90 come simbolo della solidarietà tra i Paesi dell'Europa. Un affascinante ideale di eguaglianza accarezzato nel primo dopoguerra da autorevoli uomini politici come Spaak, De Gasperi, Churchill, Schuman, Adenauer, è diventato oggi un elemento che impoverisce le economie più deboli, ne mina la base sociale, mette in forse quel solidarismo che avrebbe invece dovuto rafforzare. Perché? Perché i Paesi membri dell'unione monetaria sono diversi, non migliori o peggiori, ma semplicemente hanno strutture economiche differenziate, e i governi nazionali, che sono obbligati a aggiustare la loro politica alle esigenze del cambio fisso, lo possono fare solo agendo sul mercato del lavoro, riducendo il costo del lavoro e aumentando la precarizzazione dei lavoratori, secondo la più tradizionale ricetta dell'economia neoclassica. Questo il

significato della infelice frase “dobbiamo fare i compiti per casa”, che Monti ci ha spesso ripetuto durante il suo mandato. Non c’è in realtà in Europa un maestro e non c’è uno scolaro, c’è un meccanismo di regolazione dei rapporti tra stati che va rivisto e superato; sono colpevoli allo stesso modo creditori e debitori, che poi gli uni non sono che il riflesso della situazione e degli altri. Se oggi la gestione della Banca Centrale offre delle timide aperture, siamo comunque molto lontani da sperimentare veri meccanismi d’integrazione e qui si ritorna alla connessione tra la crisi del gigantismo delle navi, la situazione di crisi mondiale e la distribuzione del reddito sempre più sperequata. L’austerità imposta all’Italia dall’Europa e gli incalzanti processi di liberalizzazione, hanno pesantemente deteriorata la situazione dei ceti medio-bassi; ci sono molte più persone povere oggi che anni fa, mentre poche persone molto ricche continuano ad accrescere la propria ricchezza, temi sui quali il lettore può leggere utilmente Pianta (2012), *Nove su dieci. Perché stiamo (quasi) tutti peggio di 10 anni fa*. La diseguaglianza ha raggiunto il suo massimo rispetto agli anni del dopoguerra. In questo contesto le spese per le grandi opere portuali, quelle che l’autore chiama il “delirio di qualche ingegnere”, trovano una apparente giustificazione nel gigantismo navale, ma in realtà non sono economicamente motivate, appaiono inutili se non dannose, e rappresentano un aggravamento della situazione in cui si trova il Paese. Infatti portano a un aumento della concentrazione della ricchezza e, drenando risorse da iniziative più utili, minano ulteriormente lo stato sociale, che è una forma di distribuzione egualitaria a cui l’autore e tutti noi ci sentiamo profondamente legati.

Giuseppe Tattara

IL VALORE DELLA CULTURA NELL'ECONOMIA DELLA CONOSCENZA

Recensione a Bruno Arpaia e Pietro Greco, *La cultura si mangia!**

L'economia della cultura è una disciplina piuttosto recente, riconosciuta a livello istituzionale solo a partire dagli anni '90, in seguito agli studi dell'economista australiano David Throsby. Eppure già negli anni '70 due economisti americani – William J. Baumol e William G. Bowen – avevano riflettuto sull'impossibilità di aumentare la produttività delle *performing arts* a causa della forte dipendenza dal fattore lavoro. In Italia, tuttavia, è solo a metà anni '90 che si avviano ricerche di taglio economico sull'arte e la cultura.

Oggi le tematiche connesse al valore economico della cultura conoscono nuovo slancio. I motivi sono diversi e non sempre separabili dal contesto economico e sociale con il quale da almeno cinque anni il nostro Paese si confronta: è indubbio, infatti, che la crisi economica abbia contribuito in maniera decisiva ad aumentare gli appelli al patrimonio culturale italiano ed al settore turistico quali risorse da far fruttare per rilanciare lo sviluppo.

Ci sono tuttavia anche altre ragioni che spiegano il rinnovato interesse per la cultura e le sue ricadute economiche. Nell'ultimo decennio sono stati pubblicati numerosi studi, a livello europeo e nazionale, che hanno indagato il valore economico della cultura, mostrando la sua rilevanza in termini di contributo alla produzione della ricchezza e alla creazione di lavoro.

Al tempo stesso, altri studi hanno avuto il merito di descrivere una serie di buone pratiche di sviluppo basate sulla cultura, che hanno riportato l'attenzione su possibili percorsi di crescita condotti proprio a partire dal fattore culturale. È il caso, in particolare, di numerose città insignite del titolo di "Capitale Europea della Cultura" e che, a partire da questa manifestazione, hanno elaborato piani di sviluppo con l'obiettivo di riposizionare il sistema locale e cambiare specializzazione produttiva, con

* B. Arpaia e P. Greco (2013). *La cultura si mangia!* Parma: Guanda (pp. 174).

un'attenzione sempre maggiore ai contenuti ed ai processi culturali. Peraltro, a manifestazioni di questo tipo si associano anche programmi e finanziamenti di livello europeo. In questa prospettiva, nel caso italiano sono interessanti gli esempi dei festival di approfondimento culturale, che nel tempo hanno contribuito a rinnovare l'immagine di città e territori, oltre a produrre un importante impatto che va anche al di là degli immediati ritorni economici della manifestazione.

Un altro aspetto che spiega il rinnovato interesse per la cultura riguarda le sue strette relazioni con l'innovazione. La cultura contribuisce infatti ad alimentare innovazione e creatività, diventando input di diverse industrie, siano esse tecnologiche, come l'Ict e il multimediale, sia manifatturiere, come quelle del *Made in Italy*. In altri termini, le competenze artistiche, le capacità immaginative e la creatività producono innovazione in diversi settori della vita economica e istituzionale di un Paese.

Infine, è evidente come nel tempo sia aumentato il contenuto di conoscenza nella produzione di molti beni e servizi: la componente immateriale incorporata negli oggetti di uso quotidiano – si pensi ad uno *smartphone* oppure ad un capo d'abbigliamento – è sempre maggiore e l'aumento del loro valore simbolico testimonia come l'economia si stia "culturizzando".

Il paradigma produttivo emergente, basato sulla conoscenza, apre pertanto nuovi spazi per fruttuose contaminazioni tra la produzione culturale e le altre industrie. La matrice identitaria della cultura contribuisce ad un processo di creazione di valore che può interessare potenzialmente molti settori, tramite modelli riproducibili e trasferibili. Lo stesso *Made in Italy*, d'altro canto, veicola contenuti culturali all'interno di produzioni tipiche e contribuisce a ridurre la distanza che ancora oggi separa cultura ed economia.

Oggi la cultura rappresenta dunque un fattore fondamentale di sviluppo, da mettere al centro dei percorsi di crescita del Paese.

Non la pensava così, però, l'ex ministro dell'Economia Giulio Tremonti quando nell'ottobre 2010 affermava candidamente che «con la cultura non si mangia». Da questa infelice uscita dell'ex ministro prendono spunto gli autori di questo libro per mostrare come in diversi Paesi la cultura sia invece considerata un potente motore dello sviluppo. Purtroppo, non è ancora così in Italia, dove le risorse finanziarie a disposizione del settore culturale si sono ridotte nel corso degli anni.

Il punto di vista degli autori è piuttosto chiaro: «la cultura è forse l'unica possibile risorsa per uscire dalla crisi» (p. 19).

Ma cosa intendono Arpaia e Greco per cultura? Una delle peculiarità del libro è quella di non parlare esclusivamente di settore culturale, quan-

to piuttosto di “triangolo della conoscenza” (p. 36) formato da: i) ricerca scientifica e tecnologica; ii) industria creativa e culturale; iii) formazione. Proprio il taglio degli investimenti nei tre settori posti ai vertici del triangolo della conoscenza, il cui grado di interazione è evidentemente molto elevato, viene indicato dagli autori come una delle principali cause del declino italiano.

D’altro canto, va dato merito agli studi di Richard Florida sulla classe creativa avere osservato che il passaggio dall’economia industriale all’economia della conoscenza viene facilitato da un ambiente culturalmente vivace, aperto, e tollerante. La “rivoluzione della conoscenza” ha quindi bisogno di un territorio con una forte vocazione all’innovazione (p. 53) e ciò è possibile laddove la cultura pervade il sistema locale.

Secondo Arpaia e Greco, l’Italia per risollevarsi deve «competere nei settori dell’industria, dell’agricoltura e dei servizi ad alto tasso di conoscenza aggiunto» e per fare ciò deve investire in ricerca e formazione (p. 88). In altre parole, il nostro Paese deve ambire a cambiare specializzazione produttiva, orientandosi sempre più verso prodotti *hi-tech*, a scapito di uno sviluppo senza conoscenza basato su produzioni a media e bassa tecnologia.

In questa prospettiva, allora, si apre la spinosa questione relativa all’intervento pubblico. Da un lato la cultura, in funzione delle sue caratteristiche di bene meritorio e delle esternalità positive che sviluppa, non si presta ad essere esclusivamente affidata ai meccanismi auto-regolativi del mercato. Dall’altro lato, però, ci sono numerose produzioni culturali che possono e devono necessariamente misurarsi con la domanda del mercato, al fine di incentivare efficienza e produttività anche nel settore culturale. Come spiegano gli autori, il problema principale è che spesso in Italia l’intervento dello Stato nella cultura ha significato finanziamenti indifferenziati rivolti anche alle sagre paesane o a produzioni televisive di basso livello. Ciò che allora deve essere messo in discussione non è *perché* finanziare la cultura, ma piuttosto *come* investire risorse pubbliche in questo settore. Mentre, secondo gli autori, deve essere disegnata una fiscalità di vantaggio per gli investimenti privati in cultura.

La descrizione di alcuni casi internazionali di successo – denominati “città visionarie” (p. 107) – mostra come è possibile coniugare lo sviluppo con la cultura. Alcuni esempi citati nel libro (Bilbao, Essen) sono peraltro già noti in letteratura quali *best practices* di strategie di crescita basate sulla cultura.

La città spagnola, il cui sistema economico era in passato contraddistinto dall’industria pesante, ha elaborato un piano di rivitalizzazione urbana volto a rinnovare la propria immagine. Al tempo stesso ha cercato

di cambiare la specializzazione produttiva, anche attraverso l'apertura in città di una nuova sede del Museo Guggenheim. È chiaro, però, che una singola infrastruttura non basta a determinare un impatto positivo anche nel medio-lungo termine e così la cultura è stata inserita all'interno di un piano strategico che puntava anche su accessibilità e mobilità interna, riqualificazione delle risorse umane, trasformazione ambientale ed urbanistica. Nel caso di Essen e della Ruhr è stato invece messo a valore il titolo di "Capitale Europea della Cultura 2010", con l'obiettivo di creare un ambiente adatto all'innovazione e passare da «un'economia fondata sul carbone a un'economia fondata sulla cultura» (p. 115). Per fare ciò le istituzioni locali hanno dedicato rilevanti investimenti in cultura, istruzione e qualità ambientale allo scopo di migliorare il clima sociale e culturale, rilanciare l'attività di studio e ricerca, riqualificare l'ambiente fisico e cambiare la specializzazione produttiva, puntando sulle nuove tecnologie e l'industria creativa.

Anche le narrazioni relative ai casi italiani perseguono l'obiettivo di mostrare come la cultura possa davvero rappresentare una via d'uscita dalla crisi. Ed allora i casi di Trieste e della Puglia diventano degli esempi di realtà che hanno investito sulla conoscenza e sulla cultura per rilanciare il territorio.

In definitiva, il contributo di Arpaia e Greco si inserisce nel ricco filone degli ultimi anni dei saggi dedicati all'importanza della cultura nelle strategie di crescita del nostro Paese. Gli autori mettono in luce – analizzando i dati di una recente ricerca condotta da Unioncamere e da Symbola – il valore economico della cultura, ma al tempo stesso arricchiscono tali riflessioni di importanti contenuti legati alla relazione della cultura con l'economia della conoscenza, ovvero di quel comparto che oggi è in grado di generare valore per le economie moderne. Comprendere che la cultura è strettamente legata a creatività ed innovazione e quindi capire come tutti i settori dell'economia possano beneficiare di questa relazione, soprattutto quelli a più alta intensità di conoscenza, è indubbiamente il primo passo per mettere la cultura al centro delle strategie di sviluppo del Paese e per cercare di creare ambienti adatti al libero sviluppo della creatività e dell'innovazione.

Riccardo Dalla Torre