

“Incontenibile container”

La globalizzazione è una caratterizzazione distintiva dell'economia moderna. Nel 1960 il commercio mondiale pesava per meno del 20% della produzione globale, oggi si attesta intorno al 50%. Il *boom* degli interscambi commerciali è stato possibile grazie ad una semplice scatola di acciaio ondulato: lo *shipping container*. Questo è quanto racconta Tim Harford, giornalista ed economista inglese, nel suo programma registrato per la BBC composto da cinquanta puntate, della durata di nove minuti ciascuna, sulle cinquanta scoperte, invenzioni, innovazioni, oggetti che hanno contribuito allo sviluppo dell'economia moderna.

Circa sessanta anni fa Malcom Purcell McLean, imprenditore americano nel settore dell'autotrasporto, diede il via allo sviluppo del trasporto intermodale attraverso container, un metodo ora indispensabile per il commercio mondiale. McLean, nel 1953, temendo per la sorte della propria impresa che si trovava a lottare con la feroce concorrenza per le tariffe autostradali, decise di acquistare navi da carico per traghettare i rimorchi lungo la costa atlantica, con la creazione di nuovi terminal per l'approdo che facilitassero il carico e scarico delle merci. Nel 1955 vendette la sua società di autotrasporto e acquistò la compagnia di navigazione Pan Atlantic. La sua grande intuizione fu poi quella di comperare dal governo USA due petroliere in esubero della seconda guerra mondiale a prezzi stracciati e convertirle a trasporto di cassoni di camion, senza ruote, per recuperare spazio di stoccaggio delle merci che così facendo si sarebbe ridotto di un terzo. Inoltre, i cassoni erano sovrapponibili, a differenza dei rimorchi con le ruote. Negli anni '50, racconta sempre Tim Harford, occorreavano dieci giorni al mercantile SS Warrior per attraversare l'Atlantico, dal porto di Brooklyn a quello di Brema e ben dieci giorni per le operazioni di

carico e scarico. Oggi per quest'ultima operazione è solo una questione di ore.

In quegli anni un carico di 5.000 tonnellate era costituito da una media di 194.582 colli spediti in 1.156 diversi carichi e faticosamente sistemati all'interno della nave. L'introduzione del container permise una importante razionalizzazione della gestione delle merci. Ma l'idea di creare un contenitore di metallo da spostare fu la cosa più semplice che McLean dovette affrontare se rapportata alle molteplici opposizioni che ebbe dalle autorità portuali, dalle aziende di trasporto, dalle associazioni sindacali. La rivoluzione da lui introdotta per il trasporto della merce andava a toccare tanti interessi, comportava anche una riduzione della mano d'opera, nonostante rendesse le condizioni di lavoro più sicure e,



soprattutto, metteva in discussione lo “status quo”. Alla fine degli anni sessanta McLean riuscì a vendere il suo sistema al più potente cliente al mondo: le forze militari americane. Erano gli anni della guerra in Vietnam e spinti dall'esigenza di spedire tutte le attrezzature neces-

sarie a mantenere le truppe in loco, i militari si rivolsero a lui per trovare una soluzione tecnica che si sposava con un sistema logistico ben strutturato che l'esercito poteva offrire. Fu in quella occasione che McLean fornì il suo servizio traendone anche un vantaggio indiretto: le navi con i contenitori vuoti in rientro dal Vietnam potevano essere riempiti di merci provenienti da quella che era una delle aree più in crescita del momento: il Giappone. E' di fatto così che iniziò la relazione commerciale transpacifico tra USA e il Paese del sol levante.

Da allora il trasporto intermodale ha conosciuto continui cambiamenti: oggi anche i più modesti mercantili possono trasportare venti volte quanto potevano fare le

navi SS Warrior nel '50, il tutto controllato da una rete di computer che permette la gestione della logistica a livello globale. Negli anni cinquanta il costo di carico della merce da trasportare attraverso l'Atlantico, per tonnellata, era di 420 dollari (valore attualizzato), oggi è sotto i 50 dollari. E' per questo motivo che spesso gli economisti che si occupano di commercio mondiale considerano i costi del trasporto delle merci vicino allo zero e questo grazie all'utilizzo degli *shipping container*. Da non dimenticare poi il ruolo importante che ha avuto il WTO nel supervisionare e regolamentare gli accordi commerciali esistenti tra i vari membri aderenti, soprattutto nella riduzione e abbattimento delle barriere doganali.



Difficile pensare ad un mondo senza le familiari scatole di acciaio ondulato, così come risulta ancora più arduo ridefinire un mondo in cui l'introduzione di "barriere" possa portare a dei benefici senza delle conseguenze non volute. Questo non significa che il libero commercio porti vantaggi a tutti. I cambiamenti cui abbiamo assistito negli ultimi anni sono stati traumatici e probabilmente sono mancate delle misure consone ad affrontarli.

David Autor, professore al MIT, ha condotto diversi studi sull'argomento. Nello specifico insieme a Daron Acemoglu, David Dorn, Gordon Hanson e Brendan Price (rif. *"Import Competition and the Great US Employment Sag of 2000s"*, Chicago Journals), ha analizzato la competizione importata e la diminuzione dell'occupazione negli anni duemila negli USA. La premessa di fondo è che anche prima della crisi finanziaria la crescita occupazionale americana non era significativa. Tra gli anni 2000 e 2007 l'economia ha restituito i guadagni in termini di posti di lavoro acquisiti negli anni novanta, in particolare a causa di una contrazione nel settore manifatturiero. Lo studio evidenzia come alla competizione delle importazioni cinesi aumentate dopo

il 2000, sia ascrivibile, per cause dirette ed indirette, la perdita di circa 2-2,4 milioni di posti di lavoro tra il 1999 ed il 2011. Tuttavia, David Autor sostiene che lo shock cinese è da considerarsi un caso "una tantum", mentre nel lungo periodo è il cambiamento tecnologico che ha guidato la perdita dei posti di lavoro nel settore manifatturiero.

La retorica usata da Donald Trump sulle cause del declino industriale americano, sintetizzate nella laconica frase "Purtroppo il sogno americano è morto", identifica negli accordi commerciali siglati con paesi quali la Cina e il Messico la causa della perdita di posti di lavoro negli Stati del Midwest americano, i cosiddetti "*rust-belt states*". La realtà è che mentre il settore manifatturiero è calato come contributo alla crescita del prodotto interno lordo, la produzione industriale ha superato il livello del 2007. Inoltre, se è vero che l'esportazione dei prodotti cinesi potrebbe subire dei contraccolpi per la diminuzione del vantaggio competitivo a causa di una serie di fattori, tra cui l'aumento del costo del lavoro, è anche plausibile pensare come sia difficile immaginare un futuro luminoso per la manifattura americana che generi milioni di posti di lavoro. La ragione di ciò sta nell'automazione dei processi produttivi che richiederà sempre meno mano d'opera.

La Reshoring Initiative, associazione fondata nel 2010 che aiuta le imprese americane a "rimpatriare" i propri siti produttivi, cita circa 250.000 nuovi posti di lavoro creati da quando l'iniziativa è partita e stima un mercato potenziale di circa quattro milioni di nuovi impieghi. La realtà è che ci sono delle attività produttive che hanno bisogno di un basso costo del lavoro e probabilmente continueranno a cercarlo fuori dagli USA, e altre invece che, se decideranno di riallocare in patria, lo faranno là dove è richiesto un basso fabbisogno di manodopera.

Come già è stato trattato su queste pagine, l'amministrazione americana, per quanto riguarda il commercio, sembra pronta a scegliere politiche protezionistiche.

Per questo motivo porre molta enfasi sul settore manifatturiero ha la sua ragione d'essere. Significherebbe avere merci da esportare e meno necessità di importare. Il punto fondamentale è capire se, strategicamente, questo è l'aspetto su cui concentrare i propri sforzi. La crescita del commercio mondiale ha portato complessivamente dei benefici ma non equamente distribuiti. L'effetto che si crea quando

in un paese, la Cina, circa quattrocento milioni di persone, nell'arco di trent'anni, si sono trasferite dalle campagne ai centri urbani è imponente. Quattrocento milioni di individui sono emigrati da luoghi scarsamente produttivi a luoghi dove, invece, la produzione avviene in modo sistematico, nelle fabbriche. Questo è avvenuto in una nazione vasta che, proprio per le sue dimensioni, ha reso il fenomeno ancora più dirompente e continuativo. Forse bisogna riconoscere che, come sostiene David Autor, sono mancate misure politiche che avrebbero potuto attutirne il contraccolpo, soprattutto per coloro che hanno subito direttamente le conseguenze di un nuovo protagonista sui mercati e, nel suo complesso, delle ricadute negative del processo di globalizzazione. Gli Usa, inoltre, si trovavano già con un disavanzo commerciale e producevano meno manufatti. La transizione per chi lavorava in fabbrica e si trovava disoccupato, alla ricerca di un nuovo posto di lavoro, è stato un processo difficile, con trasferimenti nel settore terziario che hanno cancellato, in un certo senso, l'identità delle persone, dei luoghi, delle comunità sociali in cui questi individui si riconoscevano. E' da questa condizione che emerge il senso di frustrazione di quelle aree, a produzione intensiva, da cui il nuovo Presidente americano ha tratto consensi.

Ma quanto detto non vale solo per gli Stati Uniti. Fenomeni simili sono riscontrabili in quasi tutte le economie avanzate. Le manifestazioni di malessere causate dalla crescita economica degli ultimi decenni sono riscontrabili anche in Europa e alimentano un malcontento che è facilmente strumentalizzabile da coloro che offrono soluzioni semplicistiche, proponendo un ritorno al passato o identificando nemici cui attribuire delle colpe. Non è nella semplice abolizione dei trattati commerciali che, nel mondo attuale, si può perseguire l'obiettivo della crescita, né nella contrapposizione unilaterale.

Le diseguaglianze salariali in aumento degli ultimi decenni sono accompagnate da cambiamenti molto simili del mondo occupazionale in molte aree geografiche. Nello specifico emerge che è aumentata la domanda per qualifiche elevate e quella relativa a qualifiche basse. E' la fascia intermedia che è rimasta la più penalizzata. Si è cioè assistito ad un fenomeno di polarizzazione causato probabilmente dalle dinamiche della crescita economica, dall'introduzione di nuova tecnologia e dalla richiesta di nuove competenze e,

mentre tutto ciò accadeva, i governi non approntavano adeguate politiche redistributive.

Da qui emerge impellente la necessità che le imprese e la stessa forza lavoro si rinnovino, si riadattino e cerchino di governare i cambiamenti portati dal progresso tecnologico, di cui loro stessi sono gli artefici. Inoltre, non va dimenticato che la curva di apprendimento tecnologico procede a balzi e porta con sé una naturale redistribuzione tra i fattori produttivi capitale e lavoro, costantemente a favore del primo. Dall'altro lato, per quanto sia difficile ipotizzare come avverrà la distribuzione del lavoro nei prossimi decenni, è importante che i governi pensino a sistemi di welfare che attutiscano fasi di transizioni dei processi produttivi e le trasformazioni dei processi economici.



Qualche giorno fa Bill Gates, fondatore di Microsoft, ha proposto di tassare le aziende che impiegano robot al fine di finanziare quei settori in cui l'«empatia umana» è necessaria. Elon Musk, presidente ed amministratore delegato di Tesla, ha invece parlato di reddito minimo garantito, in vista di un futuro dove l'introduzione dell'automazione porterà il lavoro a coprire una parte più limitata della nostra vita. Il 16 febbraio scorso i deputati del parlamento europeo hanno chiesto norme UE nel campo della robotica per far rispettare, ad esempio, "standard etici o per stabilire la responsabilità civile in caso di incidenti che coinvolgono un'auto senza conducente". I deputati hanno inoltre esortato la Commissione europea a seguire da vicino gli sviluppi legati all'utilizzo dei robot che potrebbe comportare cambiamenti nel mercato del lavoro. C'è chi sostiene che circa metà della occupazione odierna sarà distrutta entro il prossimo quarto di secolo, c'è chi invece ritiene che se

la tecnologia distrugge posti di lavoro, ne valorizza altri ed i cambiamenti tecnologici, oltre ad essere difficili da prevedere nella tempistica, non sono mai così rapidi. Nei secoli scorsi si è assistito a rivoluzioni industriali che hanno sì cambiato completamente il mercato del lavoro, ma generando ricchezza e occupazione.

Qualche anno fa la globalizzazione ha reso possibile l'emersione della potenza cinese, cui oggi si aggiunge il sempre maggior utilizzo dei robot. I due fenomeni insieme hanno avuto e, soprattutto nel secondo caso, avranno conseguenze future su cui varrebbe la pena riflettere e che dovrebbero essere momento di riflessione per i governi e per le imprese.

Non si possono fermare le lancette di un orologio e non si può, anacronisticamente, tornare indietro nel tempo.

Le merci nei porti continueranno ad essere stoccate nel modo più efficiente possibile, sino alla prossima invenzione. E la politica può utilizzare a proprio piacimento e strumentalmente quanto ritiene opportuno per autolegittimarsi e per giustificare il proprio operato, ma è sempre più necessario che si rifletta su quale tipo di società si voglia costruire e quale ruolo gli individui avranno in essa.

Pinuccia Parini

Financial Communication and Advisory Manager
Aletti Gestielle SGR S.p.A.

Milano, 1 marzo 2017

Disclaimer

La presente pubblicazione è distribuita da Aletti Gestielle SGR. Pur ponendo la massima cura nella predisposizione della presente pubblicazione e considerando affidabili i suoi contenuti, Aletti Gestielle SGR non si assume tuttavia alcuna responsabilità in merito all'esattezza, completezza e attualità dei dati e delle informazioni nella stessa contenuti ovvero presenti sulle pubblicazioni utilizzate ai fini della sua predisposizione. Di conseguenza Aletti Gestielle SGR declina ogni responsabilità per errori od omissioni.

La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, non costituendo in nessun caso offerta al pubblico di prodotti finanziari ovvero promozione di servizi e/o attività di investimento né nei confronti di persone residenti in Italia né di persone residenti in altre giurisdizioni, a maggior ragione quando tale offerta e/o promozione non sia autorizzata in tali giurisdizioni e/o sia contra legem se rivolta alle suddette persone.

Né Aletti Gestielle SGR né alcuna società appartenente al Gruppo Banco BPM potrà essere ritenuta responsabile, in tutto o in parte, per i danni (inclusi, a titolo meramente esemplificativo, il danno per perdita o mancato guadagno, interruzione dell'attività, perdita di informazioni o altre perdite economiche di qualunque natura) derivanti dall'uso, in qualsiasi forma e per qualsiasi finalità, dei dati e delle informazioni presenti nella presente pubblicazione.

La presente pubblicazione non può essere riprodotta se non previo espresso consenso scritto di Aletti Gestielle SGR, restandone in ogni caso vietato ogni utilizzo commerciale.

La presente pubblicazione è destinata all'utilizzo ed alla consultazione da parte della clientela professionale e commerciale di Aletti Gestielle SGR e, in ogni caso, non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti a cui si rivolge. Aletti Gestielle SGR ha la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi elemento sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira ovvero è tratto anche prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della sua clientela. In nessun caso e per nessuna ragione, le opinioni riportate nella presente comunicazione possono ritenersi vincolanti per Aletti Gestielle SGR nell'ambito dello svolgimento della propria attività di gestione.

I dati citati nella presente pubblicazione sono di pubblico dominio e/o reperiti su fonti accessibili (stampa, televisione, internet) o tali da non precludere la diffusione al pubblico. Aletti Gestielle SGR SpA - Via Tortona 35, Milano.