

Dott. ANTONIO PERRONE

Via Macrobio 9  
00136 ROMA  
Tel. 0 6 343817

Via S. Francesco De Geronimo 59  
74023 Grottaglie TA  
Tel. 0 99 8661304

ANALISI FUNZIONALE  
SULLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO  
DEL PORTO DI TARANTO  
FINALIZZATA ALLA REDAZIONE  
DEL PIANO URBANISTICO PARTICOLAREGGIATO

VOLUME PRIMO

RELAZIONE

**Dott. ANTONIO PERRONE**

Via Macrobio 9  
00136 ROMA  
Tel. 0 6 343817

Via S. Francesco De Geronimo 59  
74023 Grottaglie TA  
Tel. 0 99 8661304

**ANALISI FUNZIONALE  
SULLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO  
DEL PORTO DI TARANTO  
FINALIZZATA ALLA REDAZIONE  
DEL PIANO URBANISTICO PARTICOLAREGGIATO**

**VOLUME PRIMO**

**RELAZIONE**

# INDICE GENERALE

## INDICE DEL PRIMO VOLUME

### RELAZIONE

1.	<b>INTRODUZIONE</b>	pag. 19
2.	<b>PREMESSA E PRINCIPALI RISULTATI CONSEGUITI</b>	pag. 20
2.1.	Linee guida dello studio	pag. 20
2.2.	Premessa metodologica	pag. 22
2.3.	Gli aspetti produttivi	pag. 25
2.4.	Gli aspetti geopolitici	pag. 28
2.5.	Dati quantitativi relativi al traffico mediterraneo	pag. 31
3.	<b>IL PORTO MODERNO</b>	pag. 34
3.1.	Funzioni di trasporto e trasbordo	pag. 39
3.2.	Funzioni industriali	pag. 41
3.3.	Funzioni di magazzinaggio e di distribuzione fisica delle merci	pag. 44
3.4.	Funzioni commerciali	pag. 50
4.	<b>IL SISTEMA DI GESTIONE DEL PORTO</b>	pag. 51
4.1.	Commercializzazione e promozione dei servizi portuali	pag. 53

4.2.	Scali specializzati nel porto di Taranto	pag. 57
<b>5. SCALI DEDICATI ALLE FUNZIONI INDUSTRIALI</b>		<b>pag. 58</b>
5.1.	Grandi tendenze di fondo - scenari complessivi per un progetto del sistema portuale di Taranto	pag. 59
5.1.1.	Contesto produttivo italiano e il nuovo ordine economico internazionale	pag. 59
5.1.2.	Specificità del sistema produttivo italiano	pag. 61
5.1.3.	Italia e Mezzogiorno - Dall'industria assistita all'osservanza delle regole del nuovo "ordine" economico internazionale	pag. 62
5.1.4.	Il porto di Taranto e l'individuazione delle vocazioni economiche "strategiche"	pag. 63
5.1.4.1.	L'opzione mediterranea nelle priorità strategiche della CEE	pag. 64
5.1.4.2.	Lo spostamento delle direttrici strategiche della CEE da Nord-Sud a Est-Ovest	pag. 65
5.1.4.3.	Il porto di Taranto: suggerimenti operativi	pag. 66
5.1.5.	Il porto di Taranto ed i mutamenti dell'economia delle regioni marittime	pag. 70
5.1.6.	Porto di Taranto, sviluppo industriale e compromissione ambientale	pag. 73
5.2.	Per una ridefinizione della funzione strategica del porto di Taranto	pag. 75
5.2.1.	Il porto di Taranto come nuova configurazione della MIDA (Maritime Industrial Development Area)	pag. 75
5.2.1.1.	Il quadro teorico della MIDA	pag. 75
5.2.1.2.	L'industrializzazione dell'oceano - I prodotti dell'off-shore	pag. 78
5.2.2.	Il porto di Taranto nello schema generazionale delle MIDAs	pag. 79
5.2.3.	Il porto di Taranto e le sue suscettività industriali	pag. 81
5.3.	Conclusioni relative agli scali dedicati alle funzioni industriali	pag. 84

5.4.	L'attuale configurazione industriale del porto di Taranto	pag. 86
5.4.1.	Il porto siderurgico	pag. 86
5.4.1.1.	La logistica industriale in seno all'attività siderurgica	pag. 87
5.4.2.	Il porto petroli e i depositi costieri	pag. 87
<b>6.</b>	<b>LOGISTICA INDUSTRIALE E DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI</b>	<b>pag. 89</b>
6.1.	Gli aspetti logistici - scali ed aree dedicati a funzioni di magazzino e distribuzione fisica delle merci ed a funzioni commerciali	pag. 92
6.2	Movimentazione delle merci - dati quantitativi generali	pag. 95
6.3.	Analisi di mercato dei servizi logistici	pag. 98
6.3.1	Magazzini e frigoriferi per conto terzi	pag. 98
6.3.1.1.	Fattori di produzione e costi	pag. 102
6.3.1.2.	Servizi offerti dai magazzini	pag. 103
6.3.2.	Magazzini a regime asciutto	pag. 106
6.3.2.1.	Problemi magazzini asciutti	pag. 106
6.3.2.2.	Domanda	pag. 107
6.3.2.3.	Servizi complementari potenziali	pag. 107
6.3.3.	Magazzini deposito merci in conto terzi	pag. 109
6.3.4.	Magazzini frigoriferi	pag. 110
6.3.4.1.	Magazzini frigoriferi portuali	pag. 110
6.3.4.2.	Attività connesse al magazzino frigorifero	pag. 111
6.3.4.3.	Domanda	pag. 112
6.3.4.4.	Problemi dei magazzini frigoriferi	pag. 113
6.3.5.	Fattori condizionanti la domanda di magazzini	pag. 113
6.4.	Analisi delle potenzialità di nuovi servizi logistici all'industria	pag. 116
6.4.1.	Considerazioni generali	pag. 116
6.4.2.	Analisi import-export del hinterland del porto di Taranto	pag. 116
6.4.3.	Identificazione dei settori merceologici rilevanti	pag. 119
6.4.3.1.	Prodotti della agricoltura silvicoltura e pesca	pag. 122

6.4.3.1.1.	Sfarinati	pag. 122
6.4.3.1.2.	Conserve di pomodoro e verdura	pag. 125
6.4.3.1.3.	Considerazioni sulle strutture portuali destinate al trattamento di prodotti agricoli freschi - aspetti logistici	pag. 127
6.4.3.1.4.	Ipotesi di progetto	pag. 129
6.4.3.2.	Prodotti chimici	pag. 130
6.4.3.2.1.	Fertilizzanti chimici	pag. 131
6.4.3.2.2.	Ausiliari per la gomma e le materie plastiche	pag. 133
6.4.3.2.3.	Considerazioni particolari su speciali prodotti derivati della petrolchimica e carbochimica - merci pericolose e rifiuti nucleari, tossici e nocivi	pag. 134
6.4.3.2.4.	Ipotesi di progetto	pag. 137
6.4.3.3.1.	Calzature, prodotti tessili, cuoio, abbigliamento	pag. 139
6.4.3.3.2.	Industria conciaria	pag. 140
6.4.3.4.	Legno, carta, gomma e altri prodotti industriali	pag. 141
6.4.3.4.1.	Industria del legno e del mobile	pag. 141
6.5.	Il caso del carbone fuori dell'ambito siderurgico	pag. 144
6.6.	Considerazioni sui settori con minore potenzialità relativa	pag. 146
6.6.1.	Minerali e prodotti non metallici	pag. 146
6.6.1.1.	La loppa	pag. 146
6.7.	Ipotesi di progetto di carattere civile - scalo specializzato e magazzino di materiali ed attrezzature per la protezione civile in caso di calamità naturali oltremare	pag. 147
7.	<b>SCALI DEDICATI ALLE FUNZIONI DI CABOTAGGIO, TRASPORTO E TRASBORDO</b>	pag. 148
7.1.	Il cabotaggio in Italia	pag. 150
7.2.	Caratteristiche generali	pag. 153
7.2.a.	Descrizione del trasporto di cabotaggio e dei servizi ausiliari	pag. 153
7.2.b.	Stato dell'offerta e della domanda - rapporto pubblico e privato	pag. 155
7.2.c.	Volumi di attività: fattori che limitano la domanda	pag. 157

7.3.	Vantaggi competitivi del porto di Taranto posizionamento lungo le direttrici principali	pag. 158
7.3.1.	Analisi del mercato potenziale del porto di Taranto rispetto all'attività di cabotaggio	pag. 160
7.3.1.a	Considerazioni sulla posizione del porto di Taranto rispetto alle principali direttrici del cabotaggio	pag. 160
7.3.1 b	Traffico merci SICILIA-PUGLIA	pag. 161
7.4.	Principali attori	pag. 169
7.4.1.	Problema dell'armonizzazione fra soggetti pubblici e privati	pag. 169
7.4.2.	Il porto di Taranto: prospettive per il cabotaggio all'interno dell'attuale scenario dell'offerta	pag. 169
7.5.	Prospettive del servizio di trasporto merci con veicoli e rimorchi gommati (RO-RO), con containers e della movimentazione merci nave/nave per passare dal traffico oceanico a quello mediterraneo o di cabotaggio (transhipment)	pag. 170
7.6.	Note sull'organizzazione del centro di movimentazione merci del porto di Taranto	pag. 174
7.7.	Ipotesi di gestione del servizio: il caso di LaSpezia	pag. 176
7.8.	Validità strategica dello svolgimento di funzioni di supporto tecnico e sostituzione di altre strutture portuali vicine in caso di loro saturazione temporanea o inattività per forza maggiore	pag. 179
8.	<b>SITUAZIONE URBANISTICA</b>	pag. 180
8.1.	L'area portuale	pag. 180
8.2.	Tendenze urbanistiche delle aree portuali	pag. 183
8.3.	Le destinazioni d'uso	pag. 186
8.4.	Aspetti urbanistico architettonici	pag. 190
8.5.	Proposta di planimetria	pag. 193

**INDICE  
DEL SECONDO VOLUME**

**TAVOLE SCHEMATICHE**

tavola N.1.	Sistema di promozione del porto	pag. 7
tavola N.2.	Scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo utilizzando la tecnologia container	pag. 10
tavola N.3.	Scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo utilizzando la tecnologia RO/RO	pag. 13
tavola N.4.	Aziende operanti nel settore trasportistico o della logistica industriale - magazzini specializzati portuali - merci varie	pag. 16
tavola N.5.	Aziende operanti nel settore della prima lavorazione e della distribuzione dei prodotti agricoli refrigerati	pag. 20
tavola N.6.	Scalo specializzato per rinfuse liquide	pag. 24
tavola N.7.	Scalo specializzato per rinfuse solide	pag. 28
tavola N.8.	Scalo portuale specializzato nella movimentazione di mezzi di trasporto, motori, automobili ed altri veicoli e loro pezzi di ricambio	pag. 32
tavola N.9.	Legno, prodotti in legno, carta, cartoni ed altri prodotti derivati dalla cellulosa	pag. 35
tavola N.10.	Stazione marittima di servizio al trasporto passeggeri croceristico e da traghetti	pag. 38
tavola N.11.	Rotte mediterranee mercantili di linea di secondo livello	pag. 41
tavola N.12.	Realizzazione di mega strutture di carpenteria destinate al trasferimento via mare	pag. 44



tavola N.13.	Cantieristica	pag. 47
tavola N.14.	Porto franco europeo finalizzato all'integrazione economica dei paesi africani, dotato anche di zone franche di montaggio e lavorazione di merci provenienti dall'estero	pag. 50
tavola N.15.	Produzione di contenitori in banda stagnata ed alluminio	pag. 53
tavola N.16.	Produzione di contenitori in plastica	pag. 56
tavola N.17.	Industria cartografica per la produzione di contenitori in carta e cartone	pag. 59
tavola N.18.	Industria per la produzione degli imballaggi in legno	pag. 62
tavola N.19.	Industria per la produzione degli imballaggi in vetro	pag. 65
tavola N.20.	Produzione di oli di oliva non di prima spremitura	pag. 68
tavola N.21.	Produzione concimi fosfatici binari	pag. 71
tavola N.22.	Lavorazione e raffinazione degli oli di semi	pag. 74
tavola N.23.	Industria vinicola con particolare riferimento alla trasformazione ed al confezionamento	pag. 77
tavola N.24.	Produzione di gas tecnici dell'aria	pag. 80
tavola N.25.	Lavorazione e conservazione della frutta - produzione di succhi di frutta e loro confezionamento	pag. 83
tavola N.26.	Produzione di fitofarmaci	pag. 86
tavola N.27.	Centro ricerche e parco tecnologico specializzato in materie marittime	pag. 89

- tavola N.28. Centro commerciale e ricreativo turistico di supporto al turismo  
marittimo pag. 92
- tavola N.29. Allevamento marino dei prodotti ittici (sea farming) e della miti-  
cultura pag. 95
- tavola N.30. Progetto Amideria Italgrani (gruppo Ambrosio) pag. 98
- tavola N.31. Magazzini generali tarantini e frigoriferi s.r.l. pag. 101
- tavola N.32. Porto turistico pag. 104

**INDICE  
DEL TERZO VOLUME**

**SCHEDE REDATTE SECONDO LA TIPOLOGIA F.I.O.**

scheda tipo FIO 1.	Sistema di promozione del porto	pag. 5
scheda tipo FIO 2.	Scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo utilizzando la tecnologia container	pag. 24
scheda tipo FIO 3.	Scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo utilizzando la tecnologia RO/RO	pag. 59
scheda tipo FIO 4.	Aziende operanti nel settore trasportistico o della logistica industriale - magazzini specializzati portuali - merci varie	pag. 76
scheda tipo FIO 5.	Aziende operanti nel settore della prima lavorazione e della distribuzione dei prodotti agricoli refrigerati	pag. 87
scheda tipo FIO 6.	Scalo specializzato per rinfuse liquide	pag. 98
scheda tipo FIO 7.	Scalo specializzato per rinfuse solide	pag. 109
scheda tipo FIO 8.	Scalo portuale specializzato nella movimentazione di mezzi di trasporto, motori, automobili ed altri veicoli e loro pezzi di ricambio	pag. 120
scheda tipo FIO 9.	Legno, prodotti del legno, carta, cartoni ed altri prodotti derivati dalla cellulosa	pag. 135
scheda tipo FIO 10.	Stazione marittima di servizio al trasporto passeggeri croceristico e da traghetti	pag. 151
scheda tipo FIO 11.	Rotte mediterranee mercantili di linea di secondo livello	pag. 165
scheda tipo FIO 12.	Realizzazione di mega strutture di carpenteria destinate al trasferimento via mare	pag. 175

scheda tipo FIO 13.	Cantieristica	pag. 188
scheda tipo FIO 14.	Porto franco europeo finalizzato all'integrazione economica dei paesi africani, dotato anche di zone franche di montaggio e lavorazione di merci provenienti dall'estero	pag. 199
scheda tipo FIO 15.	Produzione di contenitori in banda stagnata ed alluminio	pag. 211
scheda tipo FIO 16.	Produzione di contenitori di plastica	pag. 226
scheda tipo FIO 17.	Industria cartografica per la produzione di contenitori in carta e cartone	pag. 240
scheda tipo FIO 18.	Industria per la produzione degli imballaggi in legno	pag. 250
scheda tipo FIO 19.	Industria per la produzione degli imballaggi in vetro	pag. 260
scheda tipo FIO 20.	Produzione di oli di oliva non di prima spremitura	pag. 270
scheda tipo FIO 21.	Produzione concimi fosfatici binari	pag. 283
scheda tipo FIO 22.	Lavorazione e raffinazione degli oli di semi	pag. 297
scheda tipo FIO 23.	Industria vinicola con particolare riferimento alla trasformazione ed al confezionamento	pag. 312
scheda tipo FIO 24.	Produzione di gas tecnici dell'aria	pag. 326
scheda tipo FIO 25.	Lavorazione e conservazione della frutta - produzione di succhi di frutta e loro confezionamento	pag. 340
scheda tipo FIO 26.	Produzione di fitofarmaci	pag. 355

- scheda tipo FIO 27. Centro ricerche e parco tecnologico specializzato in materie marittime pag. 369
- scheda tipo FIO 28. Centro commerciale e ricreativo turistico di supporto al turismo marittimo pag. 389
- scheda tipo FIO 29. Allevamento marino dei prodotti ittici (sea farming) e della miticoltura pag. 421
- scheda tipo FIO 30. Porto turistico pag. 431

## INDICE DEL QUARTO VOLUME

### STUDI PRESENTATI SECONDO LA TIPOLOGIA PROPOSTA DALLA WORLD BANK

scheda N.1.	Sistema di promozione del porto	pag. 4
scheda N.2.	Scheda di fattibilità relativa agli scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo	pag. 9
scheda N.3.	Scalo portuale specializzato nella movimentazione di mezzi di trasporto, motori, automobili ed altri veicoli e loro pezzi di ricambio	pag. 45
scheda N.4.	Legno, prodotti in legno, carta, cartoni ed altri prodotti derivati dalla cellulosa	pag. 50
scheda N.5.	Stazione marittima di servizio al trasporto passeggeri crocieristico e da traghetti	pag. 56
scheda N.6.	Realizzazione di mega strutture di carpenteria destinate al trasferimento via mare	pag. 62
scheda N.7.	Necessità urbanistiche ed infrastrutturali della cantieristica	pag. 65
scheda N.8.	Porto franco europeo finalizzato all'integrazione economica dei paesi africani, dotato anche di zone franche di mantaggio e lavorazione di merci provenienti dall'estero	pag. 66
scheda N.9.	Produzione di contenitori in banda stagnata ed alluminio	pag. 69
scheda N.10.	Produzione di contenitori di plastica	pag. 74
scheda N.11.	Produzione di oli di oliva non di prima spremitura	pag. 78
scheda N.12.	Produzione concimi fosfatici binari	pag. 82

scheda N.13. Lavorazione e raffinazione degli oli di semi	pag. 86
scheda N.14. Industria vinicola con particolare riferimento alla trasformazione ed al confezionamento	pag. 90
scheda N.15. Produzione di gas tecnici dell'aria	pag. 95
scheda N.16. Lavorazione e conservazione della frutta - produzione di succhi di frutta e loro confezionamento	pag. 99
scheda N.17. Produzione di fitoframaci	pag. 103
scheda N.18. Centro ricerche e parco tecnologico specializzato in materie marittime	pag. 107
scheda N.19. Centro commerciale e ricreativo turistico di supporto al turismo marittimo	pag. 118
scheda N.20. Allevamento marino dei prodotti ittici (sea farming) e della miti-cultura	pag. 138
scheda N.21. Progetto Amideria Italgrani (gruppo Ambrosio)	pag. 139
scheda N.22. Magazzini generali tarantini e frigoriferi s.r.l.	pag. 144

## INDICE DEL QUINTO VOLUME

### ANALISI QUANTITATIVA SULLA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI NEL PORTO DI TARANTO ED IPOTESI QUANTITATIVE DI SVILUPPO

Introduzione	pag. 5
1. Acquisizione di una quota parte del traffico internazionale che da oltre Suez e da i paesi del sud e dell'est del Mediterraneo giunge o parte dall'Italia Meridionale	pag. 6
2. Metodo di calcolo - Dati sull'import e l'export	pag. 7
3. Fatturato relativo alla logistica industriale e traffico ipotizzabili per il porto di Taranto per il segmento dei container e dei semirimorchi ro/ro sia come servizio all'hinterland che come trasbordo o transshipment	pag. 18
4. Occupazione aggiuntiva	pag. 20
5. Ipotesi operativa	pag. 20
6. Conclusioni relative al fatturato massimo aggiuntivo ipotizzabile per il porto di Taranto	pag. 22
7. Realizzazione di una linea di cabotaggio Taranto Catania	pag. 22
Tavole relative alle importazioni ed esportazioni per tutti i gruppi merceologici secondo la classificazione generale dell'Istat riguardanti il retroterra e l'avanmare di Taranto	pag. 24
Analisi quantitativa sugli sbarchi e gli imbarchi di merci nel porto di Taranto e nel mezzogiorno di Italia	pag. 82
tabella N.1 Totale degli sbarchi e degli imbarchi di tutti i porti italiani dai porti nazionali e da quelli esteri	pag. 86



- tabella N.2 Totale degli sbarchi e degli imbarchi di tutti i porti italiani delle merci provenienti da o destinate a porti esteri pag. 87
- tabella N.3 Totale degli sbarchi e degli imbarchi del porto di Taranto sia nazionali che esteri pag. 88
- tabella N.4 Totale degli sbarchi e degli imbarchi del porto di Taranto solo da e per porti esteri pag. 89
- tabella N.5 Totale degli sbarchi e degli imbarchi dei porti meridionali di cui alla lista contenuta nella specifica tabella, di merci provenienti da o destinate a porti esteri oltre Suez e dell'est e del sud del Mediterraneo pag. 90
- tabella N.6 Totale degli sbarchi e degli imbarchi del porto di Taranto di merci provenienti da o destinate a porti esteri oltre Suez e dell'est e del sud del Mediterraneo pag. 91
- tabella N.7 Valori assoluti relativi al totale dell'Italia, dell'Italia con l'estero, di Taranto con l'estero e del Mezzogiorno con l'estero pag. 92
- tabella N.8 Valori assoluti relativi al totale dell'Italia, al totale di Taranto, di Taranto con l'estero e di Taranto con il sud e l'est del Mediterraneo e con i porti oltre Suez pag. 93
- tabella N.9 Relazioni percentuali fra il traffico totale dell'Italia con l'estero, assunto quale base 100, ed il traffico di Taranto con il sud e l'est del Mediterraneo e con i porti oltre Suez pag. 94
- tabella N.10 Relazioni percentuali fra il traffico totale dell'Italia, assunto quale base 100, il traffico totale di Taranto ed il traffico di Taranto con l'estero pag. 95

Lista porto/paese degli imbarchi e degli sbarchi dei porti del mezzogiorno da e verso i paesi del Mediterraneo meridionale e orientale e dei paesi oltre Suez realizzata in senso antiorario rispetto alle coste del mezzogiorno pag. 96

Lista in ordine alfabetico dei paesi del sud e dell'est del Mediterraneo ed oltre Suez dove sono ubicati i porti di destinazione e provenienza delle merci sbarcate ed imbarcate nei porti meridionali pag. 113

Lista porto/paese degli imbarchi e degli sbarchi dei porti del mezzogiorno da e verso i paesi del Mediterraneo meridionale e orientale e dei paesi oltre Suez in ordine decrescente di quantità movimentate pag. 130

Liste porto/paese degli imbrachi e degli sbarchi dei porti del mezzogiorno da e verso i paesi del Mediterraneo meridionale e orientale e dei paesi oltre Suez relative ai seguenti raggruppamento merceologici:

- PRODOTTI AGRICOLI ED ANIMALI VIVI pag. 147
- DERRATE ALIMENTARI E FORAGGERE pag. 152
- COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI pag. 158
- PRODOTTI PETROLIFERI pag. 159
- MINERALI E CASCAMI PER LA METALLURGIA pag. 165
- PRODOTTI METALLURGICI pag. 167
- MINERALI GREGGI O MANUFATTI,  
MATERIALI DA COSTRUZIONE pag. 172
- CONCIMI pag. 176
- PRODOTTI CHIMICI pag. 178
- MACCHINE, VEICOLI, MANIFATTURATI,  
TRANSAZIONI SPECIALI pag. 184

Paesi di origine destinazione delle merci imbarcate o sbarcate nel porto di Taranto. pag. 192

Tabelle riportanti i movimenti di sbarco ed imbarco delle merci nei porti meridionali suddivisi per paesi:

- Albania pag. 198
- Algeria pag. 199
- Arabia pag. 200
- Cina pag. 201
- Egitto pag. 202
- Giappone pag. 203
- Grecia pag. 204
- Hong Kong pag. 205
- India pag. 206
- Iran pag. 207
- Israele pag. 208

- Libia
- Malta
- Singapore
- URSS

pag. 209  
pag. 210  
pag. 211  
pag. 212

**INDICE  
DEL SESTO VOLUME**

**ALLEGATI**

allegato N.1. Analisi su alcune aziende operanti nel settore trasportistico o della logistica industriale	pag. 2
allegato N.2. Rotte mediterranee di secondo livello	pag. 15
allegato N.3. Riferimenti utili per lo svolgimento dell'indagine	pag. 22
allegato N.4. Analisi di alcuni porti campione	pag. 41
allegato N.5. Metodo di lavoro	pag. 77
allegato N.6. Quadri riassuntivi	pag. 82



## 1. INTRODUZIONE

Il porto di Taranto è oggi un porto a vocazione industriale, infatti la quasi totalità dei suoi movimenti è dovuta al locale stabilimento siderurgico e all'adiacente raffineria di prodotti petroliferi.

Esso non può qualificarsi come un porto di transito, o, verosimilmente, come un porto particolarmente privilegiato per la sua posizione geografica.

Esso è comunque di una struttura importantissima che rappresenta, per quantità di merci movimentate, una realtà di grande rilievo nel panorama portuale nazionale e mediterraneo.

Con una movimentazione annuale di gran lunga superiore, fra imbarchi e sbarchi, a 30 milioni di tonnellate, Taranto si classifica fra il terzo ed il quarto posto nel panorama portuale italiano.

Tenendo conto di questi fattori, è stata compiuta un'analisi funzionale delle strutture esistenti nel porto e di quelle che potrebbero essere realizzate.

Questa analisi ha consentito di valutare le potenzialità di impiego del porto in esame e quindi di fornire gli elementi necessari alla redazione del Piano Urbanistico Particolareggiato della zona del porto stesso.



## 2. PREMESSA E PRINCIPALI RISULTATI CONSEGUITI

### 2.1. LINEE GUIDA DELLO STUDIO

L'analisi funzionale delle potenzialità di impiego del porto di Taranto, finalizzata alla redazione del piano regolatore particolareggiato, rappresenta una doppia sfida, stimolante sia da un punto di vista urbanistico che da un punto di vista aziendalistico.

Da un punto di vista urbanistico si nota che alcune fra le più importanti città portuali del mondo, nate come porti, stanno spostando la loro attività all'esterno dei propri golfi o dei propri estuari, per raggiungere maggiori pescaggi e maggiori spazi.

I vecchi spazi lasciati liberi da gru, bitte, fari, fanali e magazzini stanno diventando sede di importanti realizzazioni urbanistiche. New York e Londra con i loro docks, o bacini portuali, la stessa Genova con i Magazzini del Cotone ed i lavori per le Colombiadi stanno rinnovandosi nel loro cuore con realizzazioni



che sfidano le più ardite concezioni urbanistiche, dando una grandissima dignità architettonica ed un elevato valore immobiliare ad aree che sembravano destinate all' abbandono.

**Da un punto di vista aziendalistico** si trattava invece di trovare nuove soluzioni per lo sviluppo economico di un porto che già adesso risulta essere un gigante, essendo in grado di movimentare oltre trenta milioni di tonnellate di merce.

## 2.2. PREMESSA METODOLOGICA

Il metodo di lavoro, utilizzato per conseguire i risultati proposti nel presente lavoro, si è dipanato in tre attività tutte concettualmente interconnesse fra di loro:

- un' **analisi del prodotto "servizi portuali"** così come essi sono resi dai vari sistemi portuali più avanzati sia in Italia che all' estero
- un' **analisi delle dimensioni del mercato** potenziale dei servizi portuali commisurato con la collocazione geografica del porto di Taranto
- un' **analisi della concorrenza** diretta ed indiretta, esistente e potenziale, relativa ai flussi di traffico e di servizi che possono interessare il sistema portuale tarantino

L' **analisi della concorrenza** è stata rivolta sia a quei porti che possono considerarsi antagonisti di Taranto, sia a quei porti con i quali si possono creare delle interrelazioni, si pensi cioè al caso di terminali di linee regolari nelle quali potrebbe inserirsi il porto in esame.

L' **analisi della concorrenza** è stata attuata anche per acquisire, presso altre realtà, tecnologie trasportistiche utilizzabili nel porto di Taranto.

Tale analisi è stata compiuta, fra l' altro, effettuando sopralluoghi ed interviste in alcuni fra i principali porti europei e nazionali fra cui:

- Rotterdam
- Anversa
- Londra
- Bari
- Savona
- Vado
- Genova
- Voltri
- La Spezia
- Civitavecchia
- Augusta
- Catania

e presso gli uffici competenti dell' ONU, a Ginevra ed a Londra, e delle Comunità Europee a Bruxelles.

Nel corso di questa analisi è balzato subito agli occhi che un semplice esame delle attrezzature portuali e del sistema di programmazione, gestione e controllo delle attività svolte nei porti, intese come le attività di cambio della modalità trasportistiche da marittime a terrestri, e vice versa, non avrebbe dato quei risultati che avrebbero consentito di incrementare le attività portuali dell' area in questione.

Infatti, per comprendere a fondo le funzioni potenziali del porto e per rivitalizzarlo, occorre prima di tutto indagare sulle merci trasportabili e sui prodotti movimentabili nell' area, piuttosto che sulle gru, le banchine, le bitte e le navi.

Pertanto si è compiuta un **analisi specialistica e settoriale sulle quantità delle merci trasportabili via mare.**

Per far ciò si è adottato un metodo di indagine di tipo statistico la cui attuazione prevedeva i seguenti passi:

- determinazione dell' area funzionale di servizio del porto di Taranto (hinterland). Essa si è intesa pari alle regioni meridionali limitrofe alla provincia di Taranto ed alla Sicilia
- determinazione, per ciascuna categoria merceologica delle quantità mosse, da ognuna di queste regioni, da e verso i paesi del Mediterraneo meridionale ed orientale ed i paesi oltre Suez.

Le categorie merceologiche adottate sono quelle delle classificazioni onnicomprehensive utilizzate dall' ISTAT per le statistiche dei trasporti marittimi e del commercio estero.

Man mano che l' indagine procedeva ci si è resi conto che non solo la movimentazione delle merci costituiva una grande opportunità per il porto. Infatti anche la disponibilità di spazi da offrire alle industrie in area portuale rappresentava una grande opportunità da valorizzare.

Da tutto ciò è discesa un **analisi dei prodotti e servizi portuali** che non si è intesa semplicemente come una analisi dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio, imbarco e sbarco delle navi, ma si è intesa come un analisi dei servizi resi alla merce in ambito portuale.

**I dati quantitativi cui si è pervenuti sono calcolati sulle potenzialità del porto in esame. Essi sono stati determinati più sulla base della posizione geografica del porto di Taranto che sulla serie storica dei movimenti del porto in questione che, al momento, come è noto, sono particolarmente significativi solo per i prodotti siderurgici, minerali e petroliferi.**

## 2.3. GLI ASPETTI PRODUTTIVI

L'analisi dei servizi portuali, le analisi quantitative e l'analisi della concorrenza del porto di Taranto hanno consentito di conseguire alcune risultanze che qui di seguito si espongono:

1. **Le aree relative al porto di Taranto e le zone ad esso limitrofe hanno le potenzialità per vedere confermate ed incrementate le proprie possibilità di impiego come centro di insediamento di industrie cosiddette marittimizzate.**

Si tratta di quelle industrie che vedono come uno dei più importanti fattori di produzione il fatto che i propri stabilimenti siano ubicati a ciglio di banchina.

Si chiarisce che in questo caso non si fa riferimento soltanto ad industrie per la trasformazione delle materie prime aventi grandi volumi e basso valore specifico; queste infatti si stanno tendenzialmente spostando nei paesi di origine delle materie stesse.

Ci si riferisce invece ad attività ad alto contenuto innovativo, quali le industrie meccaniche, chimiche, elettrotecniche ed elettroniche. Tali attività potrebbero comprendere le lavorazioni finali di beni industriali realizzati oltremare.

2. **Per la sua ubicazione centromediterranea ed i buoni collegamenti veloci, via terra, con l'Europa, Taranto può, inoltre, legittimamente candidarsi come un porto dove le aziende dell'Estremo Oriente, del Nord Europa e dell'Europa Orientale possono insediare centri per la distribuzione fisica delle merci, dei prodotti finiti, dei semilavorati, delle materie prime e dei pezzi di ricambio.**

Quindi non si deve parlare di semplice sbarco ed imbarco di containers, rinfuse e merci varie ma di movimentazione di prodotti a manufatti secondo la filosofia della logistica industriale. Si tratta in pratica di realizzare a Taranto un nodo dei processi produttivi dove si incontrano i produttori industriali e le catene di distribuzione, sia all'ingrosso che al dettaglio.

Da queste due proposizioni discende che Taranto non deve candidarsi come por-

to che vuole fare la concorrenza a Genova, a Marsiglia, a Napoli o a Salerno, ma come un porto dove la merce arriva per subire specifiche lavorazioni e per acquisire valore aggiunto.

In questo non vi è concorrenza con gli altri porti pugliesi che sono carenti di spazi a terra e, per certi versi, non altrettanto corredati di un importante tessuto industriale.

In questa soluzione vi è la logica attuazione della tradizione locale di porto-arsenale, di porto siderurgico e petrolifero e quindi in ultima analisi di porto industriale.

**Taranto risulta oggi in grado di attuare la moderna visione del porto.**

Esso non è più concepito come un luogo di transito e di semplice cambio della modalità di trasporto delle merci, da trasporto terrestre a trasporto marittimo e viceversa.

Il porto infatti è visto come un luogo dove le merci subiscono determinati processi di lavorazione o di movimentazione che di fatto creano, su di esse, del valore aggiunto, stimolando così ricchezza ed occupazione locale.

Si pensi all'attività di assemblaggio finale, di campionatura o di collaudo, all'attività di manutenzione e di formazione dei tecnici che devono fornire i servizi di assistenza post vendita, all'indotto dell'industria grafica per creare etichette e scatole per l'imballaggio finale o all'attività aggiuntiva per le imprese di trasporto.

Una tale visione del porto fa sì che, oggi, in un contesto internazionale, Taranto possa promuoversi come un'area vocata per gli insediamenti produttivi e per la distribuzione fisica delle merci, con una risorsa in più: la vicinanza alle più economiche vie marittime.

La risorsa mare è particolarmente appetibile per quelle industrie che muovono grandi quantità di merci su vaste aree.

Esse trovano in ambito portuale una modalità di trasporto economica ed affidabile.

Di fatto le aziende possono scegliere di ubicarsi a Taranto non solo per operare sul mercato locale e per fruire dei vantaggi derivati dalle leggi sull' intervento straordinario nel Mezzogiorno, sull' occupazione giovanile e sulla reindustrializzazione delle aree di crisi siderurgica.

Le aziende si ubicheranno a Taranto per godere del vantaggio rappresentato dalla facile accessibilità alle più economiche vie d' acqua, in un contesto mediterraneo ed europeo.

Le indagini che hanno portato alle conclusioni sopra prospettate suggeriscono di realizzare un porto che affianchi alle modalità tradizionali di movimentazione delle merci la realizzazione di industrie marittimizzate e di centri per la distribuzione fisica delle merci.

Una tale impostazione vede Taranto integrata in un sistema di rotte, per così dire, di secondo livello. Non si tratterebbe quindi di un porto di transhipment in cui le navi oceaniche di linea scaricano container che poi a loro volta vengono caricati su navi più piccole che fanno le rotte mediterranee.

Si tratterebbe invece di un porto che si inserisce in un sistema di rotte mediterranee, che movimentano merci provenienti o destinate ad altri porti dell' area, anche originate dagli oceani Indiano, Pacifico ed Atlantico.

Occorre a questo punto chiarire che la soluzione del transhipment più volte prospettata per il porto di Taranto, è al momento inattuale, se si vuole sostenere come soluzione di transhipment puro, ovverosia di sbarco ed imbarco delle navi di linea giramondo. Infatti tale mercato si è andato consolidando su altri porti mediterranei, meglio ubicati e toccati dalle grandi linee di navigazione.

Il traffico di container nel Mediterraneo è in forte espansione e se Taranto non potrà conquistare le grandi linee di navigazione, ormai saldamente insediate sui grandi porti della fascia nord del bacino, potrà però certamente conquistare, grazie alla specializzazione, interessanti quote del mercato del trasporto marittimo intermediterraneo ed oltre Suez.

Si sottolinea comunque che un porto non ubicato sulle grandi rotte deve integrarsi il più possibile con i processi industriali e commerciali.

## 2.4. GLI ASPETTI GEOPOLITICI

Negli anni passati l' economia mondiale aveva una struttura bipolare rappresentata dai mercati europei e nord americani. Oggi grazie al vertiginoso espandersi delle aree affacciate sull' oceano Pacifico l' economia mondiale è divenuta policentrica con tre sistemi economici principali: Nord America, Pacifico ed Europa.

La conseguenza di questa modifica del quadro economico internazionale è rappresentata dal fatto che le grandi rotte marittime per la movimentazione delle merci non sono più solo quelle nord atlantiche e nord pacifiche.

Ad esse si stanno affiancando le rotte che uniscono gli oceani Indiano e Pacifico al Mediterraneo.

La più frequentata rotta mondiale, quella nord atlantica è servita, in Europa, fra gli altri, dai porti di Anversa, Rotterdam, Amsterdam, Zeebrugge, Amburgo, Brema, Londra, Le Havre. Essi sono porti asserviti all' unico hinterland Nord Europeo Scandinavo. Dal lato americano la stessa rotta è servita dai porti di Baltimora, Chicago, del Delaware, della Georgia, del Massachusetts, di New York, del New Jersey e della Virginia.

Conformemente a questo esempio molti porti mediterranei possono candidarsi a svolgere lo stesso ruolo nell' area europeo - nord africana - mediorientale sulla rotta Oceano Pacifico - Oceano Indiano - Mare Mediterraneo.

L' espansione dei porti di Marsiglia, Genova, Livorno e La Spezia sono una chiara indicazione di questa tendenza.

Taranto può in questa visione essere un interlocutore privilegiato delle popolazioni dei paesi del sud e dell' est del Mediterraneo.

In accordo ad alcune valutazioni, compiute dalla Container Terminal S.p.A. di La Spezia, nei paesi del Nord del Mediterraneo la popolazione nel 1985 ammontava a 194.109.000 e secondo una stima delle Nazioni Unite si prevede che tale popolazione assommerà a 201.607.000 di persone nel 2020.



POPOLAZIONE DEL NORD DEL MEDITERRANEO

	in migliaia	
	1985	2020
		stima
ITALIA	57128	54834
FRANCIA	55170	58354
SPAGNA	38602	41672
JUGOSLAVIA	23118	25687
PORTOGALLO	10157	10927
GRECIA	9934	10133
TOTALE	194109	201607

Nei paesi del Sud e dell' Est del Mediterraneo la popolazione nel 1985 assommava a 174.319.000 e secondo una stima delle Nazioni Unite si prevede che tale popolazione assommerà a 357.460.000 di persone nel 2020.

POPOLAZIONE DEL SUD E DELL' EST DEL MEDITERRANEO

	in migliaia	
	1985	2020
		stima
TURCHIA	50345	76345
EGITTO	47578	92181
MAROCCO	22120	47664
ALGERIA	21699	54140
SIRIA	10458	35736
TUNISIA	7261	14669
ISRAELE	4233	6639
LIBIA	3786	12263
GIORDANIA	3506	12429
LIBANO	2668	4537
CIPRO	665	857
TOTALE	174319	357460

Il Prodotto Nazionale Lordo pro capite in dollari negli stessi paesi del Mediterraneo nel 1988, mostrava i seguenti valori

	PNL	POPOLAZIONE
ITALIA	8550	57,25
FRANCIA	10710	55,40
SPAGNA	4860	38,70
JUGOSLAVIA	3680	23,30
PORTOGALLO	2250	10,20
GRECIA	3680	10,00
TURCHIA	1110	51,55
EGITTO	760	49,70
MAROCCO	590	22,50
ALGERIA	1570	10,80
TUNISIA	1140	7,30
ISRAELE	6210	4,30
LIBIA		3,90
GIORDANIA	1540	3,60

Per mantenere lo stesso dislivello fra le economie del nord e del sud/est del Mediterraneo, ipotizzando nel nord una crescita del Prodotto Nazionale Lordo del 3% all' anno, si dovrebbe avere nei paesi del sud/est almeno una crescita del 5% all' anno, ma sappiamo che questo non è realistico.

Comunque sia rimane il dato di fatto di un innegabile aumento della popolazione nel sud/est del Mediterraneo e di conseguenza un aumento importante del mercato ai bordi di questo mare. La differenza in termini di PNL pro capite può fornire qualche indicazione sui tipi di prodotto che possono essere movimentati: alimentari, largo consumo, di lusso o altro.

## 2.5. DATI QUANTITATIVI RELATIVI AL TRAFFICO MEDITERRANEO

Con oltre 30 milioni di merci movimentate Taranto, è attualmente un importantissimo porto rinfusiero, sia per le rinfuse liquide che per le rinfuse secche.

A questa solida realtà si ritiene si possa aggiungere una movimentazione specializzata di merci. Oggi la movimentazione specializzata di merci passa anche attraverso la containerizzazione.

Al fine di compiere un' analisi quantitativa delle potenzialità del porto di Taranto quale porto non solo rinfusiero si è sviluppata qui di seguito un' analisi del traffico mediterraneo dei container.

La storia complessiva della containerizzazione nel Mediterraneo è impressionante: da due milioni di TEU nel 1980, si è passati a 4 milioni di TEU nel 1990 (un TEU rappresenta in gergo, la capacità equivalente a quella di un container da 20 piedi). L' aspettativa è quella di vedere confermata questa crescita anche per i prossimi anni.

Si deve comunque ricordare che si sta andando verso una concentrazione dei movimenti dei container in pochi porti ben attrezzati.

### TRAFFICO IN MIGLIAIA DI TEU NEI PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO

PORTO	1986	1989
BARCELLONA	340,87	439,96
ALGESIRAS	384,15	397,30
VALENCIA	267,68	390,08
MARSIGLIA FOS	473,00	476,07
PIREO	231,97	389,03

SAVONA		30,00
LIVORNO	480,00	416,00
LA SPEZIA	141,00	413,31
GENOVA	167,76	238,05
NAPOLI		120,00
SALERNO		120,00
PALERMO		20,00
CAGLIARI		60,00
ANCONA		20,00
RAVENNA		150,00
TRIESTE	90,00	131,60
VENEZIA	69,27	104,51
CAPODISTRIA	50,28	83,29

Si noti che nessuno dei porti di cui alla presente tabella rientra fra i primi 20 porti container del mondo, il primo dei quali è stato, nel 1989, Hong Kong con 4.463.709 di TEU. Nello stesso anno il primo in Europa è stato Rotterdam con 3.603.161.

Si forniscono qui di seguito le stime della Container Terminal S.p.A. di La Spezia.

STIMA DI MERCATO DEL TRAFFICO MARITTIMO IN TEU  
PROVENIENTE DAL CANALE DI SUEZ

	NORD EUROPA	MEDITERRANEO	TOTALE
DIRETTO A SUD			
Australia (*)	120.000	35.000	155.000
Estr. Oriente S/E Asia	1.100.000	300.000	1.400.000
India e Limitrofi	52.000	15.000	67.000

DIRETTO A NORD

Australia	72.000	38.000	110.000
Estr. Oriente			
S/E Asia	1.400.000	400.000	1.800.000
India e Limitrofi	54.000	16.000	70.000

(\*) Anche via Capo di Buona Speranza



### 3. IL PORTO MODERNO

**Un porto moderno per svolgere le funzioni industriali e logistiche, indicate al precedente punto 2.3., deve offrire grandi spazi a terra, abbondanza di manodopera qualificata, una grande specializzazione degli operatori portuali, un porto ben attrezzato e ben difeso dalle mareggiate e dai venti, una buona centralità nel mediterraneo e buone vie di collegamento con l' Europa.**

**Tutte queste doti risultano disponibili nel porto di Taranto.**

I porti moderni si stanno, di giorno in giorno, strutturando, più o meno spontaneamente, più o meno formalmente, in tre zone concettualmente distinte:

- la zona operativa
- la zona di deposito e magazzinaggio
- la zona per le attività industriali ed i servizi commerciali

Questa terza zona, per le attività industriali ed i servizi commerciali, va oltre i

limiti della cinta doganale e portuale. In essa si svolgono attività produttive che aggiungono valore al bene movimentato nell' area portuale. Tali attività sono rappresentate da:

1. attività trasportistiche secondo le nuove procedure organizzative dell' intermodalità, del servizio completo door to door o, meglio ancora, del servizio cosiddetto shelf to shelf<sup>1</sup>
2. la realizzazione di parchi e magazzini, ubicati a filo di banchina o nelle zone adiacenti al porto, dove svolgere attività di distribuzione fisica delle merci ed attività di logistica industriale.

Si tratta di parchi, cioè, dove l' industriale-produttore invia le merci, uscite dai propri stabilimenti, perché ivi siano raggruppate in colli ed inoltrate verso le catene di distribuzione.

Di fatto l' industriale, avvalendosi di questi servizi, si spoglia dell' attività di gestione del magazzino e di distribuzione dei propri prodotti per concentrarsi sulla produzione.

Nello stesso tempo un altro imprenditore specializzato si occupa dell' attività logistica e della distribuzione fisica dei prodotti, gestendo lo stoccaggio a lungo termine, le commesse di vendita, gli ordini e le spedizioni ai grossisti ed ai dettaglianti, in conformità alle istruzioni ricevute dal produttore

3. la realizzazione di stabilimenti e magazzini ubicati a filo di banchina dove svolgere vere e proprie lavorazioni finali delle merci in transito. Si tratta di attività di:

- adeguamento delle caratteristiche tecniche delle merci ai singoli standard nazionali

-----  
1.

Nel servizio door to door l' operatore del trasporto si occupa, per conto del cliente, del ciclo completo della movimentazione dai cancelli del produttore ai cancelli del destinatario finale.

Nel servizio shelf to shelf (da scaffale a scaffale) l' operatore svolge un' attività più completa che va dalla presa in carico del prodotto sugli scaffali dove il produttore ha immagazzinato la merce al loro magazzinaggio negli scaffali della sede del destinatario finale.



- etichettatura nella lingua del paese di destinazione
  - confezionamento con scritte nella lingua del paese di destinazione
  - omologazione tecnica dei prodotti secondo la normativa del paese di destinazione. Si pensi, per le autovetture, al caso delle marmitte, delle luci o delle cinture di sicurezza
  - collaudi
  - gestione dei servizi di pubblicità, promozione e commercializzazione
  - servizi di manutenzione ed assistenza post vendita
  - servizi di formazione agli addetti alla vendita ed alla manutenzione dei prodotti
  - gestione delle commesse di vendita e di distribuzione fisica delle merci sul territorio
4. la realizzazione di stabilimenti industriali che lavorino merci voluminose e di basso valore unitario per sfruttare le economie rappresentate dal basso costo dei trasporti via mare

**Risulta evidente che la realizzazione delle attività quivi descritte potrà conseguire tre obiettivi:**

- conferire valore aggiunto alle merci
- realizzare un effettivo miglioramento del sistema di distribuzione fisica delle merci anche all' interno del Mezzogiorno e nell' area mediterranea
- creare nuova occupazione.

Specializzazione, valore aggiunto ed ampia disponibilità di aree sono gli elementi di forza che possono consentire al porto di Taranto di svilupparsi.

E' facile vedere in ciò un'ampia opportunità per il porto di Taranto. Esso non entrerebbe in concorrenza con il porto di Brindisi specializzata nel traffico traghetti, né con il porto di Bari pressato dentro la cinta urbana.

Si rammenta che nello svolgimento dell' indagine non si sono mai sottaciuti i

due punti deboli del porto:

- una penalizzazione di alcune ore di navigazione rispetto ad altri porti dello stesso settore geografico
- un hinterland non grandissimo.

Per ciò che concerne l' hinterland è stata compiuta una analisi quantitativa delle merci che possono essere movimentate in container o in altre forme di carico cosiddetto unitizzato provenienti o destinate alle provincie meridionali ed ai paesi del sud e dell' est del Mediterraneo ed ai paesi oltre Suez.

Come si evince dalla detta parte dell' indagine, più dettagliatamente illustrata nello specifico allegato al presente lavoro, un traffico di 100.000 container appare acquisibile per il porto di Taranto nel medio/lungo periodo.

Perchè si evinca qual' è il processo logico deduttivo che ha portato alla individuazione della detta cifra si rimanda alla specifica trattazione sull' argomento contenuta nel detto allegato.

Si rammenta comunque che il dato quantitativo proposto è frutto di una analisi statistica partita da dati Istat elaborati relativamente alla realtà meridionale del paese, tenendo conto di numerosi fattori di correzione determinati dalla concorrenza, dalla posizione geografica e dalla specifica tecnologia del container.

Un porto polifunzionale, che vuole conferire valore aggiunto alle merci in esso movimentate, è un porto che richiede una struttura complessa ed articolata che associa alle esigenze ed alle caratteristiche della zona portuale, specializzata nella movimentazione delle merci, le esigenze e le caratteristiche delle zone di sviluppo industriale.

Quindi ai problemi dell' imbarco, stivaggio e sbarco delle merci ed ai problemi connessi con l' arrivo, l' attracco e la partenza della nave si associano i problemi connessi con la realizzazione delle aree di sviluppo industriale.

Ci si riferisce fra gli altri, al regime dei suoli, al regime fiscale, agli incentivi finanziari, ai problemi ambientali ed ai servizi reali alle imprese insediate nell' area.

Sul fronte della movimentazione delle merci si nota che, ancora in tempi recen-

ti, la rottura del carico era vista come l' evento traumatico nello svolgimento del servizio di trasporto. Oggi, grazie ad una più moderna gestione, il flusso delle merci è apparentemente più complesso ma di fatto enormemente semplificato.

Prima, per inoltrare un bene, era conveniente mandare il tutto con un unico mezzo, cioè il camion, il treno o la nave, nel caso in cui questo fosse stato possibile. Oggi grazie ad una maggior mole di informazioni insite nel servizio di trasporto, è altrettanto semplice prendere un container, muoverlo prima via terra, poi via mare, poi di nuovo via terra secondo la più conveniente delle modalità per la specifica tratta di viaggio.

Il ruolo dell' organizzazione nei servizi di trasporto è particolarmente evidente quando ci si trova su una banchina vuota che ad un tratto vede accostarsi una nave ed immediatamente dopo vede arrivare un mugolo di camion che caricano e scaricano i container dalla nave stessa. Tanto coordinamento non è certo frutto del caso, ma è il frutto della citata grande quantità di informazione che è insita in ogni singola unità di carico.

Concepire un porto moderno vuol dire realizzare quella razionalizzazione della movimentazione delle merci il cui significato va oltre il semplice concetto del basso costo delle tariffe o dei minori tempi di sosta della nave in porto.

Di fatto il porto non è più solo una banchina riparata dalle mareggiate, vicina in termini di miglia nautiche e di chilometri, a zone ricche e trafficate.

Il porto è infatti il centro servizi ed il punto di contatto, fra il produttore ed il consumatore del bene industriale, tutte le volte che, fra l' uno e l' altro, si stende un braccio di mare.

Il conseguimento degli obiettivi di efficienza dipende principalmente da fattori di carattere naturale quali la posizione geografica rispetto alle rotte principali e la corografia del sito. Ma, al giorno d' oggi, anche le attività umane hanno una grande importanza, citiamo per esempio i collegamenti creati dall'uomo finalizzati ad ottenere il massimo sfruttamento della localizzazione, la creazione di infrastrutture portuali e di infrastrutture locali per la movimentazione delle merci.

Nell' ottica sopra descritta, il porto moderno polivalente deve offrire strutture che consentano di svolgere funzioni di magazzinaggio e distribuzione fisica dei beni, così come funzioni commerciali e di produzione industriale.

### 3.1. FUNZIONI DI TRASPORTO E TRASBORDO

Lé più tradizionali ed ovvie funzioni di un porto moderno sono quelle di:

- transito delle merci da e verso le vie di terra
- trasbordo nave - nave, via banchina per merci provenienti o destinate ad altri porti, il cosiddetto transhipment

Queste attività richiedono la disponibilità di diverse opzioni di organizzazione del trasporto.

Per la tratta via mare ci si riferisce ai servizi regolari periodici di navigazione, i cosiddetti servizi di linea, e dall' altro ai servizi a viaggio singolo.

Il porto deve essere collegato il più possibile a tutte le vie di comunicazione: navi di cabotaggio, navi oceaniche, strade, ferrovie, oleodotti e metanodotti.

Si ricorda che per cabotaggio si intende la navigazione costiera. Secondo la terminologia invalsa in Italia esso si riferisce alla navigazione da porto nazionale a porto nazionale.

Non tutte queste modalità di trasporto si riscontrano nel porto di Taranto. Questo rende estremamente complessa la previsione dei futuri movimenti di merci secondo la singola modalità di trasporto.

Come si vedrà nelle successive specifiche sezioni Taranto è dotata di tutte le risorse strutturali necessarie a renderla un grande porto mediterraneo. Ci si riferisce a buoni collegamenti stradali e ferroviari con il proprio hinterland, un Molo Polistoriale con circa 1800 metri di banchina con un pescaggio di oltre 13 metri, e può già iniziarsi a far riferimento all' erigendo Interporto.

Trasformare Taranto da porto commerciale, poco significativo da un punto di vista economico, a porto commerciale di grande respiro mediterraneo non è cosa da poco.

Si tratta di realizzare quel trasferimento in loco di tecnologie atte a gestire un processo estremamente articolato che consenta una economica, sicura e rapida movimentazione delle merci di passaggio.

A Taranto sono presenti le risorse fisiche, imprenditoriali e finanziarie necessarie per realizzare questo nuovo processo produttivo di servizi. Manca tuttavia quella rete di servizi connessa alla movimentazione delle merci indispensabile per fare arrivare, movimentare e far partire le merci stesse usando le strutture del porto.

Occorre incentivare negli imprenditori utenti una diffusa conoscenza delle nuove metodologie di movimentazione delle merci che si sviluppa attraverso un frequente cambio della modalità di trasporto. Non esiste cioè ancora un corpo di conoscenze ampiamente diffuso fra i produttori ed i consumatori di merci che consenta loro di scegliere un sistema di inoltro a destino dei beni che in ogni tratta del viaggio utilizzi la modalità più veloce, rapida ed economica.

Attuando una strategia di trasferimento di conoscenze relativa a nuove modalità di trasporto, esse potranno essere attuate a Taranto con beneficio per i produttori locali e quindi in ultima analisi per il porto.

Ma l'elemento chiave in questo processo deve essere il tentativo di chiamare a Taranto quelle compagnie di navigazione che possano essere interessate ad un traffico di linea di secondo livello inserito cioè in una rete di collegamenti non oceanici ma nemmeno di piccolo cabotaggio. Il Mediterraneo è pieno di questo tipo di linee ed una serie di esempi viene fornita in uno specifico allegato al presente lavoro.

## 3.2. FUNZIONI INDUSTRIALI

Il turbinoso evolversi del mondo industriale ha modificato la struttura stessa dei processi produttivi. Di fatto la nave, il camion o il container sono spesso divenuti una parte dello stesso processo produttivo, essi sono diventati un segmento della catena di montaggio o strumenti di magazzinaggio e di distribuzione fisica delle merci.

A titolo esemplificativo si vuole citare il caso, noto anche se non marittimo, delle auto della General Motors che arrivano in container all' aeroporto di Torino Caselle da Detroit per ricevere la carrozzeria presso la Pininfarina e tornano per la stessa via, negli Stati Uniti, per subire la lavorazione finale. Ma nell' ambito della divisione internazionale del lavoro questi casi stanno diventando sempre più frequenti, specie nel settore della meccanica dove, per citare il caso dei mezzi di trasporto le scocche e le carrozzerie sono costruite nei paesi a sviluppo della tecnologia intermedio e l' elettronica e la meccanica di precisione sono svolte in altre aree a tecnologia più evoluta.

Come è noto Taranto al momento è probabilmente il maggiore porto industriale nazionale italiano, avendo fra l'altro quasi a ciglio di banchina una importantissima industria siderurgica, una grande industria petrolifera ed un cementificio.

L' indirizzo industriale dello sviluppo dell' area Tarantina fu a suo tempo determinato dalla presenza di un importante arsenale militare e di un grosso cantiere navale. Queste attività avevano creato nella città una mentalità produttiva che successivamente essa ha saputo onorare. Come è noto la crisi della siderurgia è un problema continentale e mondiale e non è quindi una crisi determinata da inadeguatezze locali.

L' idea di un ulteriore sviluppo della tipologia industriale del porto di Taranto appare coerente con la sua storia ed è sostenuto dalla presenza di grandi spazi e di importanti infrastrutture.

Un porto industriale offre opportunità di investimenti e di occupazione. Esso richiede anche spazi, servizi quali elettricità, gas, depurazione e disinquinamento, ospitalità per i marittimi, banche, assicurazioni, professionisti e buone vie di comunicazione.

Appare coerente con questo sviluppo, ed in un certo senso rafforza l' idea del

porto che si vuole disegnare con questo lavoro, la recente proposta di realizzare a Taranto una amidiera destinata alla produzione di sfarinati per l' alimentazione umana.

Sempre più le industrie stanno formulando la domanda di spazi adiacenti al mare. Si tratta di industrie che dipendono dall'importazione ed esportazione di grandi quantità di materie prime e prodotti e che vedono nel mare una soluzione economica per i propri problemi di trasporto.

I fattori che possono confermare la vocazione di di Taranto come porto industriale sono:

- favorevoli condizioni di traffico dovute alla buona posizione geografica di Taranto rispetto al Mediterraneo
- un enorme disponibilità di aree sia nella zona demaniale che nella zona ad essa limitrofa, si pensi non solo all' enormità della struttura del Molò Polisettoriale ma a tutta la zona industrializzabile compresa fra la stazione ferroviaria di Bellavista, il mare e lo stabilimento siderurgico
- la presenza di numerosi lavoratori, formati nella costruzione e nella gestione di uno dei maggiori impianti siderurgici mondiali
- la presenza di un importante sistema industriale ricco di imprese di manutenzione, di servizio all' industria, di forniture e di istituti bancari
- aziende ed imprese operanti in ambito portuale quali la Compagnia Portuale Neptunia, le Agenzie Marittime e tutti gli altri soggetti operanti nel porto fra cui imprese assicuratrici, spedizionieri, agenti marittimi
- la politica di sviluppo del Mezzogiorno e la volontà di reindustrializzazione delle aree di crisi siderurgica sancita per legge
- la presenza di società del gruppo I.R.I. le quali possono svolgere un ben preciso ruolo in questa fase di reindustrializzazione post siderurgica, si pensi al C.I.S.I. ed alla stessa Italimpianti Sud
- la grande disponibilità di servizi quali acqua, luce, gas, energie, acqua di

raffreddamento, impianti di depurazione etc.

Di fatto è essenziale considerare che Taranto sembra aver raggiunto il punto in cui le industrie presenti creano fra di loro delle sinergie attraverso la loro reciproca interdipendenza.

Ma a maggior ragione tali sinergie si vedranno accresciute nell'istante in cui a tali industrie se ne affiancheranno altre di diverse taglie fra cui, come da più parti ventilato, un'importante siderurgia.

L'industrializzazione del porto di Taranto non potrà avvenire per puro caso, ma solo se si svolgerà presso operatori economici operanti in tutto il mondo un'accorta promozione delle opportunità offerte dal porto di Taranto e sopra citate.

Logicamente le industrie ubicate sul porto costituiscono una clientela regolare per il porto stesso. Va quindi concepito un rapporto stretto con industrie del retroterra o dell'avanmare che possono utilizzare aree del porto di Taranto come proprie succursali per la movimentazione in esclusiva dei propri beni e per certe lavorazioni da eseguire a filo di banchina.

L'attuale successo del porto di Taranto è il successo di un porto per la quasi totalità porto industriale. Ipotizzare un radicale cambiamento di tendenza dello stesso porto sarebbe un errore. Occorre però integrare le funzioni industriali con le attività di logistica qui di seguito indicate.



### 3.3. FUNZIONI DI MAGAZZINAGGIO E DI DISTRIBUZIONE FISICA

I beni sbarcati o pervenuti nell' area portuale non sono sempre immediatamente inoltrati alla loro destinazione finale.

In molti casi può infatti verificarsi la necessità di ricorrere allo stoccaggio a medio ed a lungo termine.

Nei porti che movimentano vari tipi di merce, occorrono magazzini e scali specializzati di vario tipo.

Si pensi a cereali, caffè, tè, zucchero, oli e grassi, prodotti tessili e filati, tabacco, veicoli, macchine e loro pezzi di ricambio, potassio ed altri fertilizzanti, zolfo, cemento, prodotti chimici, sabbie industriali, argille, silicio, rottami metallici e vetrosi etc., frutta tropicale, carne, pesce e prodotti caseari. Inoltre possono essere necessari cisterne per il vino, tettoie per il legname e la carta, magazzini per una vasta gamma di prodotti che richiedono un trattamento speciale in termini di temperatura, umidità e ventilazione.

L'eventuale presenza di una certa capacità di stoccaggio rende possibile lo svolgimento nell'area portuale delle funzioni di **distribuzione fisica delle merci nel territorio**. Ciò consentirà ai fornitori di avere a disposizione uno o più centri di distribuzione delle merci dove potrà essere razionalizzata la rottura del carico, la scelta delle modalità di trasporto e la consegna delle merci ai propri clienti.

La presenza delle funzioni proposte nel porto di Taranto, nell' Interporto, vicino a strade, ferrovie ed agli aeroporti di Bari, Brindisi e Grottaglie consentirà la scelta dell'intera gamma delle modalità di trasporto.

Si potranno così realizzare:

- Tempi brevi di consegna e di ricevimento del carico in Italia Meridionale, Sicilia, Grecia, Libia, Turchia ed in genere nel Mediterraneo grazie alle distanze brevi ed alle vie di comunicazione economiche, ed alle buone possibilità di scelta dei mezzi di trasporto. Si pensi alla più veloce utilizzazione dello stesso Corridoio Plurimodale Adriatico, così come definito dal Piano Nazionale Trasporti, procedendo per via terra e partendo da Taranto in alternative alla penetrazione marittima della dorsale adriatica effettuata dal canale d' Otranto.

- Una buona capacità, per i beni provenienti da Suez e dal Mediterraneo Orientale, di raggiungere il cuore dell' Europa senza dover effettuare il periplo del Continente Europeo procedendo via Gibilterra come attualmente spesso avviene
- Si pensi fra l' altro che per raggiungere il cuore dell' Europa, il prossimo collegamento del sistema di canalizzazione fra il Danubio ed il Reno renderà quasi indifferente la scelta fra la via occidentale da Gibilterra e la via orientale, attraverso il Mar Nero.

Taranto potrà attuare una efficiente distribuzione fisica delle merci se si ubicheranno in loco aziende attive nel settore, in grado di coordinare la movimentazione, la conservazione, la distribuzione effettuando alcune manipolazioni finali dei beni.

Le funzioni sopra descritte di distribuzione fisica possono svolgersi secondo differenti tipologie:

- raccolta della merce presso i produttori con vari mezzi e suo inserimento nei containers o nei rimorchi predisposti per il traffico cosiddetto Ro-Ro, ovverosia il traffico sui traghetti tutto merci
- raccolta della merce proveniente da varie zone e suo raggruppamento per aree di destinazione in maniera tale da razionalizzarne l' inoltro, il cosiddetto groupage
- confezionamento dei prodotti, ovverosia il confezionamento in bottiglie, lattine e bidoni di merci rinfuse liquide, il confezionamento in bombole di prodotti gassosi ed il confezionamento in sacchi, scatole, cartoni e buste di merci rinfuse solide. Si pensi a rinfuse alimentari quali zucchero e farine, olii vegetali ed a rinfuse industriali quali olii combustibili, lubrificanti, cemento o fertilizzanti
- distribuzione fisica dei prodotti finali di aziende meccaniche elettrotecniche o elettroniche. Si fa l' esempio di una azienda di prodotti elettronici di oltremare la quale potrebbe inviare a Taranto container pieni di un solo tipo di prodotti omogenei, ad esempio un container pieno di televisori, uno di registratori, uno di radio o uno di calcolatori. A Taranto la stessa ditta potrebbe svuotare i detti container e poi riempirne altri, destinati al merca-

to europeo e mediterraneo, con prodotti aggregati diversamente: un container potrebbe essere, ad esempio, riempito di televisori e calcolatori e destinato alla Grecia ed un altro riempito di videoregistratori e registratori di cassa ed essere destinato al mercato austriaco.

Un'altra opportunità che si è ravvisata è quella che potrebbe consentire ad una azienda specializzata, ubicata nel porto di Taranto, di ricevere o far partire automobili che a filo di banchina potrebbero essere allestite per il mercato di destinazione. Si pensi alla diversa normativa, per le marmitte, per le luci e le frecce o per le cinture di sicurezza.

- Una movimentazione delle merci per la quale si vede un'opportunità commerciale e rappresentata dalla miscelazione del carbone per consentire a quello proveniente da oltremare di raggiungere la qualità prevista dai singoli impianti termici.

Per un maggior dettaglio della descrizione di questi servizi si rimanda al precedente punto 3.

I principali porti del mondo guardano ad un efficiente sistema di distribuzione per guadagnare competitività superando addirittura il concetto di distribuzione da porta a porta "door to door" per pervenire al concetto di distribuzione da scaffale a scaffale.

La grandezza delle navi, ma ancor di più le economie di scala, stanno portando in questa direzione le grandi compagnie internazionali.

I prossimi anni vedranno sempre di più gli inventari ridotti al minimo, i tempi di consegna ridotti al minimo e di conseguenza la riduzione degli stessi magazzinaggi. Ciò sarà particolarmente sollecitato anche dal decollo dell'informatica. E' perciò che bisogna spingere l'acceleratore più sulla distribuzione che sul magazzinaggio.

Il porto di Rotterdam sta costruendo tre Distriparks, ovverosia parchi per la distribuzione fisica delle merci, Waalhaven, Botlek e Maasvlakte, ubicati presso i principali terminal container.

Fra le società che hanno preso posto nei 35 ettari di Waalhaven vi sono Vitesse, Van de Helm e la Nippon Express che sta costruendo un magazzino di 12.000 mq.

L' affitto del suolo per le società private è di 12,30 fiorini mq, pari a circa 8200 lire l' anno. E' evidente che un simile valore non è immediatamente riportabile al porto di Taranto, occorre infatti considerare l' enorme investimento che ha compiuto l' Amministrazione di quel porto, che è comunale, per attrezzare le aree. Si pensi ai collegamenti ferroviari, alle chiuse, necessarie in quel mare, ai collegamenti stradali e con la rete dei canali. Ed occorre anche ricordare la migliore ubicazione del porto di Rotterdam. Tuttavia se si considera che la superficie utile del Molo Polisettoriale esclusa la parte specificatamente marittima è di almeno 70 ettari potremmo avere un affitto di 8.200 lire per 10.000 mq per 70 pari a 5.740.000.000 di lire. Dividendo per tre questi valori potremmo avere un importo di 1.913.000.000 più realistico tenuto conto dell' ubicazione del porto di Taranto.

E' evidente che questa impostazione non è immediatamente valida per il caso in questione data la natura eminentemente demaniale dei suoli in esame.

Il Distripark di Botlek avrà un' area di 55 ettari e sarà specializzato in magazzinaggi, collegamenti su gomma ed affitto di container. Disporre di questi servizi in queste aree consentirà alle aziende manifatturiere che se ne avvarranno di concentrarsi sulla propria attività principale, senza disperdersi nell' attività distributiva.

Anversa ha 3 milioni di mq di magazzini, circa il doppio di quelli di Rotterdam o di Amburgo. Ad Anversa sono insediati con centri di distribuzione fisica delle merci la Du Pont de Nemours, l' Union Carbide e la General Motors.

Nel Mediterraneo il porto di Barcellona sta attivando la **ZAL**, ovverosia una **Zona di Attività Logistica** di ben 180 ettari, finalizzata a divenire un centro intermodale di distribuzione per la Francia, la Spagna, l' Italia e l' Europa. Il totale investimento previsto di diverse decine di miliardi di lire sarà ripartito un terzo a carico della mano pubblica con investimenti in infrastrutture e due terzi a carico degli utilizzatori quali compagnie armatoriali, trasportatori ed investitori dall' estremo oriente e dagli USA.

Una prima fase del progetto ormai in esecuzione prevede 150.000 mq di magazzini ed una successiva fase ne prevede 250.000 mq. I responsabili del porto di Barcellona ritengono che i servizi a valore aggiunto saranno il vero campo di battaglia nella concorrenza fra i porti. Essi diventeranno il vero punto di forza

dei porti, molto di più dello stesso tonnellaggio movimentato.

L'attività di distribuzione fisica delle merci ai grossisti o al dettaglio per conto del produttore non è ignota nel panorama industriale italiano. Si pensi al caso di tantissime ditte specializzate vicino alle grandi città. Abbastanza insolita è invece l'ubicazione in area portuale. Tale ubicazione consentirebbe di ritagliarsi un importante nicchia di mercato.

Valga fra tutti l'esempio della Grundig Italiana che, nel febbraio 1992, ha affidato alla Veronese di Arcole (Verona), leader nella logistica integrata con 1400 miliardi di fatturato previsti nel 1992, la completa gestione del proprio magazzino e della distribuzione. La Grundig, con 3 mila punti vendita e 381 miliardi di ricavi, "muove" ogni anno un milione di pezzi in Italia.

A onor del vero bisogna ricordare che anche questa attività non è del tutto ignota nel porto di Taranto se si pensa che una decina di navi all'anno arrivano nel porto per scaricare carbone, non di destinazione siderurgica, per conto di un'impresa tarantina che distribuisce il prodotto in Italia Meridionale. Si tratta dell'Italcave di Taranto che, a fine giugno 1990, ha inaugurato il Molo Polisettoriale avendo importato per conto terzi, e movimentato nel porto di Taranto, 50.000 tonnellate di carbone.

Parimenti un'altra decina di navi all'anno scaricano a Taranto legname destinato ai magazzini di una grande impresa nazionale che ha i propri depositi ubicati sulla strada Taranto Bari a pochissimi chilometri dal porto e, nei primi 10 mesi del 1991, sono stati distribuiti da Taranto prodotti ittici congelati di diversa provenienza, non pescati direttamente quindi, per un'ammontare di circa 10 mila tonnellate.

Per meglio chiarire quanto specializzata possa essere la movimentazione fisica delle merci si ricorda che tale attività può comprendere:

- i servizi di magazzinaggio conto terzi
- la gestione degli stock
- la preparazione delle commesse
- eventuali reballaggi ed etichettature
- servizio completo di distribuzione
- servizio di fatturazione ai clienti
- consulenza logistica
- tariffazione, informazioni sulla localizzazione delle merci in movimento,

- spedizioni, redazione delle bolle di accompagnamento e dei documenti doganali, consuntivi sui costi di trasporto e preventivi per nuove destinazioni e per il servizio su nuove aree
- gestione della manutenzione post vendita dei prodotti con relativa gestione e distribuzione dei pezzi di ricambio e formazione professionale dei venditori e dei riparatori

I trasporti delle merci non sono essi stessi tutti uguali: si pensi ai casi dei:

- Trasporti capi appesi ed abbigliamento
- Trasporti computer ed apparecchiature elettroniche
- Trasporti con cisterne
- Trasporti di carichi aventi dimensioni eccezionali
- Trasporti con container e semirimorchi
- Trasporti ecologici e rifiuti industriali
- Trasporti frigoriferi
- Trasporti merci pericolose
- Trasporti di autovetture, autocarri, carrelli elevatori ed imbarcazioni
- Trasporti speciali di materiali per l' edilizia
- Trasporti speciali di prodotti meccanici
- Trasporti speciali di prodotti siderurgici
- Trasporti speciali di prodotti voluminosi
- attività di servizio ai beni viaggianti fra cui controllo e campionamento merci

Tutti questi trasporti possono avvenire sotto forma di:

- Trasporti a carico completo
- groupages
- Trasporti combinati strada/rotaia/mare

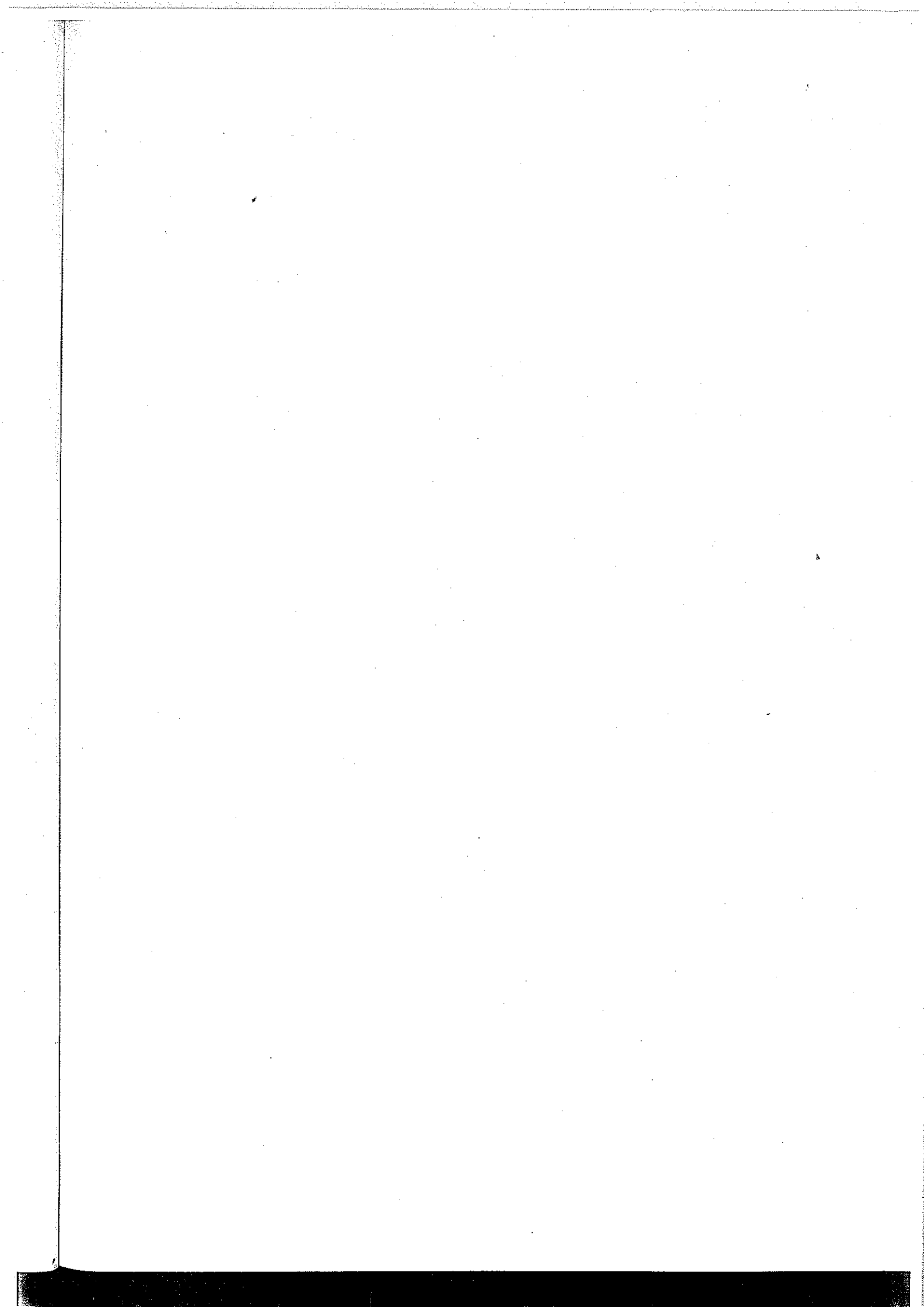
### 3.4. FUNZIONI COMMERCIALI

Le funzioni commerciali, che possono essere svolte in area portuale, sono strettamente correlate con la capacità del porto di svolgere le sopra menzionate funzioni di magazzinaggio, distribuzione fisica e trasporto.

Avviene spesso che aziende commerciali impegnate sui mercati mondiali si insedino in aree portuali.

Può quindi avvenire che imprese ubicate a Taranto possano acquisire la capacità di commercializzare i prodotti finiti, quali macchine, attrezzature elettriche ed elettroniche, prodotti chimici, cibi in scatola, prodotti agricoli o rinfuse.

Si rammenta per completezza d'esposizione che una attività commerciale del genere descritto in questa sezione del lavoro può portare anche a dei fatturati per servizi commerciali resi anche nel caso in cui fisicamente le merci non dovessero transitare per il porto di Taranto. I beni potrebbero essere cioè negoziati da aziende commerciali ubicate nell'area tarantina.





#### 4. IL SISTEMA DI GESTIONE DEL PORTO

Il sistema gestionale del porto di Taranto è attualmente molto articolato inquantochè non esiste al momento nessuna struttura di gestione autonoma quale un ente porto o un consorzio autonomo.

Alla gestione affidata alle competenze statali tradizionali quali, fra l'altro, la Capitaneria di Porto ed il Genio Civile Opere Marittime, si affiancano alcune strutture particolari quali l'A.S.I. e l'ILVA.

Il lavoro portuale in Italia, salvo qualche eccezione, viene svolto, secondo quanto previsto dal codice della navigazione dalle compagnie e dalle imprese portuali sotto la vigilanza del Corpo delle Capitanerie di Porto. A Taranto tale lavoro viene svolto dalla Compagnia Portuale Neptunia.

Il detto monopolio del lavoro portuale è stato di recente emendato dai decreti del ministro della marina mercantile Prandini.

Il Molo Polisetoriale fa riferimento all' A.S.I. che sta provvedendo alla realizzazione di alcuni servizi e di alcune opere civili preliminari al suo utilizzo quale struttura portuale ed alla sua consegna al Demanio.

L'ILVA gestisce in autonomia funzionale i moli per la movimentazione dei prodotti siderurgici, del minerale ferroso e del carbone. Analoga autonomia ha la raffineria.

Ad opera di alcuni imprenditori tarantini, della Camera di Commercio, del Comune e della Provincia, è in corso di costituzione di una società per lo sviluppo del Porto di Taranto che può rappresentare quel momento unitario propulsivo per dotare il Porto stesso di una autonoma struttura imprenditoriale. Tale iniziativa è allineata con altre iniziative attuate sia in Italia che all'estero.

Esistono infatti anche in Italia diverse associazioni, talvolta promosse dalle Camere di Commercio, per lo sviluppo dei porti. Ci si riferisce all'Associazione per la Tutela e lo Sviluppo del Porto di Salerno, all'Associazione per lo Sviluppo del Porto di Chioggia o ai consorzi volontari degli enti locali come nel caso del Consorzio del Porto di Bari e del Consorzio del Porto e dell'Area di Sviluppo industriale di Brindisi. A Ravenna ed a Cagliari invece agiscono con compiti vari e particolari nell'ambito della gestione del porto delle Società per Azioni: a Ravenna la Sapir ed a Cagliari la Porto Terminal Mediterraneo S.p.A. del gruppo IRI Italstat e della finanziaria regionale SFIRS.

Si ricorda che sono frequenti al mondo i casi di porti a gestione comunale come quelli di Anversa e Rotterdam, quest'ultimo è addirittura il più grande del mondo. Essi sono gestiti come entità autonome ed hanno una struttura ed un organigramma che è proprio di natura aziendalista. Questi porti comunali stranieri forniscono alcuni servizi portuali, quali fra gli altri gli ormeggi, il rimorchio, le gru e lo stivaggio e lo sbarco delle merci, percependo i diritti portuali.

Ma i detti porti comunali stranieri promuovono un altro servizio importantissimo che è rappresentato dall'affitto delle aree. In pratica il porto non assume in proprio il rischio della gestione dello scalo specializzato.

Infatti le autorità preposte alla gestione dell'attività portuale esaminano la fattibilità di un determinato scalo specializzato. Solo quando l'analisi di fattibilità avrà dato esito positivo, il comune affitta i suoli e le banchine a quegli imprenditori che ne abbiano fatto richiesta.

In pratica il comune nel conferire le concessioni non si preoccupa solo della solvibilità e delle garanzie offerte dal concessionario, ma verifica che l'attività svolta su quella concessione rappresenti un elemento di stimolo per i traffici portuali.

#### 4.1. COMMERCIALIZZAZIONE E PROMOZIONE DEI SERVIZI PORTUALI

Nessuno vuole negare l'evidenza che i grandi porti sono laddove vi sono i grandi traffici e che i grandi traffici sono laddove vi sono le grandi vie di comunicazione.

Tuttavia non è privo di significato che i porti americani di Boston, di New York e del New Jersey, del Delaware ed altri abbiano uffici di rappresentanza in Europa, che il porto di Le Havre inviti i rappresentanti di altri porti a conoscere le proprie strutture in occasioni di pubbliche manifestazioni e che i porti di Londra, Anversa, Rotterdam facciano altrettanto ed il loro personale visiti regolarmente, a fini promozionali, agenti marittimi, spedizionieri ed armatori di tutto il mondo.

I porti di Genova, Ravenna o Venezia ed altri porti importanti, gli operatori portuali, i cantieri di manutenzione e di riparazione, gli agenti e gli spedizionieri pubblicano materiale illustrativo.

C'è stato solo un tentativo di promuovere il porto di Taranto come porto di movimentazione container compiuto più a fini di studio che a fini reali e questo nell'ambito dell'analisi compiuta a proposito dello sviluppo del Molo Polisettoriale.

Una attività di promozione del porto può essere compiuta a Taranto da più soggetti:

- dalla citata costituenda Società per il porto di Taranto
- nell'ambito delle attività istituzionali della Camera di Commercio
- nell'ambito delle attività istituzionali del Consorzio A.S.I.
- nell'ambito dell'attività di pubbliche relazioni delle Amministrazione Comunale e Provinciale

- affidando l'incarico a qualche agenzia specializzata nella promozione di attività immobiliari o imprenditoriali internazionali o a qualche banca d'affari o a banche d'investimenti
- dal C.I.S.I. il quale potrebbe aumentare la sua area di competenza promuovendo la realizzazione di industrie cosiddette marittimizzate
- alle società dell' IRI incaricate di curare la reindustrializzazione di Taranto ed alla stessa Italimpianti Sud
- a consulenti specializzati nel ramo.

**Si rammenta che il prodotto che queste entità potrebbero vendere presso gli imprenditori può essere rappresentato dalla acclarata possibilità di costituire in Taranto una iniziativa industriale in sintonia con l'attività portuale.**

**Quindi la proposta da promuovere potrebbe essere rappresentata da un duplice pacchetto composto da:**

- uno studio di fattibilità dell'iniziativa commerciale o industriale di natura portuale da realizzare a filo di banchina
- un'area da vendere, da dare in affitto o da dare in concessione temporanea all'operatore che vuole insediarsi a Taranto per movimentare e lavorare le merci in proprio o in conto terzi.

**Senza voler peccare di ottimismo, si ritiene che una simile impostazione possa creare a Taranto un terzo polo di sviluppo accanto alla Marina Militare ed al Siderurgico.**

**Infatti il territorio dispone di aree a sufficienza, di buone banchine, di buoni pescaggi, di ottime condizioni meteorologiche, di sovrabbondante manodopera specializzata e di un ottima organizzazione portuale**

**Le dimensioni quantitative delle iniziative hanno fatto oggetto di una specifica indagine ed i risultati, presentati in altra parte del presente lavoro, sono estremamente incoraggianti.**

Per quanto riguarda l'ubicazione degli uffici dell'entità o delle entità che dovrebbero gestire il porto e le altre attività connesse, si suggerisce che il sistema di gestione debba essere ubicato in un punto di raccordo fra la città ed il porto per cui si propone di creare un Centro Direzionale nella zona attualmente compresa fra la Stazione FF.SS., il Piazzale della Libertà, via Colombo ed il Viale Duca d'Aosta.

Si ritiene che una tale ubicazione sarebbe razionale da un punto di vista organizzativo e valorizzerebbe la Città Vecchia che non sarebbe più una periferica propaggine del Borgo ma un ponte fra Taranto Nuova, il porto e la Zona Industriale.

Occorre tenere conto del fatto che fra i vari interlocutori destinatari dell'attività di promozione vi sono gli armatori grandi o piccoli che siano, gli spedizionieri ma anche le conferences.

Le conference sono delle libere associazioni, o per meglio dire liberi accordi, aventi un minimo di struttura. Esse sono create dalle compagnie di navigazione le quali, operando in regime di concorrenza sulle stesse rotte, concordano una comune politica commerciale ed una coordinata politica tariffaria, fissando regole e listini.

Esse in genere si possono accordare sulla divisione delle aree geografiche, sul livello delle tariffe e dei noli, sul coordinamento delle partenze e delle frequenze dei viaggi, e sulle categorie merceologiche delle merci trasportate.

Esse sono dotate di una segreteria centralizzata ed operano su determinate aree geografiche da cui assumono il nome.

Esse sono circa 300 e fra esse ricordiamo la Mediterranean/West Africa Conference MEWAC, la West Italy/North Atlantic Conference WINAC, la Western Italy/India, Pakistan and Bangla Desh Conference, l' Atlantic Container Line, ACL, cui aderiscono Cunard, Holland American Line, French Line e Swedish Trans Atlantic, e la Far Eastern Freight Conference la quale ha 22 associati e coordina circa 40 partenze mensili fra l' Europa e l' Estremo oriente.

Un elenco esaustivo delle stesse è contenuto nell' annuario World Directory of Freight Conference, dell' inglese Croner Publications Ltd.

Occorre comunque ricordare che non tutte le compagnie aderiscono alle confe-

rences. Gli armatori che non aderiscono sono definiti outsider. Fra questi si possono ricordare Messina per il Golfo Arabico, la Sea Land per l' India ed Evergreen per l' Estremo Oriente.

## 4.2. SCALI SPECIALIZZATI NEL PORTO DI TARANTO

Un porto moderno può ritagliarsi una quota di mercato superiore a quella naturalmente destinatagli dalla posizione geografica se sa coniugare una ampia capacità di movimentare qualsiasi tipo di merci ad una specializzazione precisa nella movimentazione di certi prodotti speciali.

Scopo dei successivi capitoli è quello di illustrare le dette specializzazioni più alcune funzioni correlate all' attività portuale e cioè:

1. funzioni industriali
2. funzioni di magazzinaggio, di distribuzione fisica e funzioni commerciali
3. funzioni di trasporto e trasbordo
4. funzioni di servizio e di carattere generale





## 5. SCALI DEDICATI ALLE FUNZIONI INDUSTRIALI

Un porto ubicato vicino ad una zona industriale o una zona industriale ubicata vicino ad un porto creano di fatto delle sinergie tali per cui alle volte riesce difficile immaginare l' una senza l' altra. Si pensi ai casi di Augusta, Marghera, Brindisi e della stessa Taranto, solo per citare i casi Italiani.

Si pensi alle motivazioni doganali e protezionistiche che hanno consigliato l' assemblaggio finale delle motociclette giapponesi in Europa, o al caso delle scocche automobilistiche inoltrate addirittura in aeroplano.

Abbiamo più volte detto nella prima parte del presente lavoro quanto sulle medie e lunghe distanze sia più economico il trasporto via mare e quanto maggiori siano le economie di scala per grandi quantità di merci.

Questo ha favorito a Taranto ed in tanti altri paesi l' insediamento costiero di imprese metallurgiche, siderurgiche chimiche e petrolchimiche. Ma non pare nemmeno isolato il caso della Opel che costruisce vetture nell' area portuale di Anversa.

## 5.1. GRANDI TENDENZE DI FONDO - SCENARI COMPLESSIVI PER UN PROGETTO DEL SISTEMA PORTUALE DI TARANTO

### 5.1.1. Contesto produttivo italiano e il nuovo ordine economico internazionale

Nel corso dei più recenti decenni l' economia mondiale è stata interessata da profonde modificazioni. La crescente affermazione dei processi di internazionalizzazione sia dell'economia che dell'impresa, il richiamo via via più rilevante esercitato dalla divisione internazionale del lavoro, i fenomeni di integrazione sia dei sistemi produttivi sia dei sistemi regionali, ed altri avvenimenti ancora, hanno determinato sensibili mutamenti nei modi di produzione e negli equilibri regionali. Ne è derivata la nascita di modelli di localizzazione industriale nettamente diversificati rispetto al passato e, con essi, si è progressivamente accentuato lo spostamento dei baricentri dei potenziali produttivi.

Si è generato un nuovo "ordine economico internazionale", all'interno del quale si sono grandemente dilatati il ruolo e le dimensioni dell'impresa. Così, nell'ambito di una accresciuta concorrenza, conseguente ad una molteplicità di fattori, quali:

- a) - l'entrata sul mercato di nuovi produttori
- b) - la progettazione e la messa a punto di nuovi prodotti
- c) - lo sviluppo di nuove tecnologie, soprattutto sul ciclo tecnico di produzione

si è verificato che il sistema delle imprese si è potentemente sviluppato, sino a prevalere nei confronti del tradizionale sistema fondato sulla comunità di Stati. Lo spazio economico dell'impresa, anche agli effetti della localizzazione industriale, ha travalicato i confini politici degli Stati generando flussi di beni e di servizi che per entità e per importanza economica o strategica tendono a superare le tradizionali correnti mercantili.

L'innovazione tecnologica, dal canto suo, intervenendo sia sulla riduzione degli input di materie prime sia sulla costruzione di vettori i cui costi unitari hanno

dimostrato di possedere una incidenza pressoché trascurabile rispetto alla configurazione del costo complessivo, ha progressivamente sganciato la localizzazione degli impianti dai siti individuati dalla teoria classica della localizzazione (weberiana e isardiana), svincolando le imprese dall'influenza dei costi di trasporto. D'altro canto, all'interno della struttura dei costi aziendali, la crescente importanza dei costi della manodopera (in modo particolare nei vecchi baricentri industriali) ha portato le imprese a deverticalizzarsi ed a decentrare alcuni segmenti del ciclo tecnico di produzione a forte intensità di lavoro - quando non l'intero ciclo - verso quelle aree in grado di offrire le migliori condizioni localizzative sotto il profilo della manodopera.

Il fenomeno non ha riguardato soltanto le imprese giapponesi, tradizionalmente impegnate nei paesi asiatici, ma anche le imprese nordamericane ed europee, che hanno trovato i motivi della propria sopravvivenza in una strategia di decentramento a favore sia dell' area Sud-Est asiatica, ma anche dell'America centrale, ed - in parte - del bacino del Mediterraneo.

Lo scacchiere internazionale si è poi arricchito di nuovi protagonisti economici, le cui grandi potenzialità sono strettamente connesse alla loro dotazione di riserve energetiche. Se in un primo tempo la presenza nell'economia internazionale di questi interlocutori era legata esclusivamente alla attività di estrazione e di commercializzazione di idrocarburi, le politiche di industrializzazione avviate nel recente passato dai grandi paesi produttori di petrolio, hanno determinato profondi mutamenti nella struttura delle attività produttive immediatamente a valle della estrazione.

I baricentri produttivi non potevano non risentire di tali tendenze. Alla crisi dei tradizionali settori "forti" dell'economia (ad es. dell'industria di base) ha fatto seguito una sensibile decadenza dei vecchi distretti industriali, mentre nuove prospettive si sono progressivamente aperte per regioni un tempo escluse dai processi di decollo industriale. I traffici mercantili hanno sottolineato questo fenomeno attraverso sia lo spostamento nelle grandi correnti di traffico, sia con la contrazione fisica nell'entità dei flussi di alcuni beni e l'affermazione - praticamente contestuale - di nuove correnti.

## 5.1.2. Specificità del sistema produttivo italiano

Nel caso specifico della regione mediterranea, ed europea in genere, le modificazioni intervenute nei flussi mercantili hanno trovato ulteriori cause nella specificità dei problemi connessi con la fase di sviluppo attraversata dai paesi dell'area a partire dagli anni Ottanta. La fase di maturità in cui sono entrati i sistemi industriali dei principali paesi europei, ha generato effetti diversi:

- l'abbandono o il ridimensionamento di attività di tipo labor and energy intensive (cantieristica, siderurgia, metallurgia, raffinazione del petrolio, ecc.);
- la delocalizzazione dalle aree urbane verso aree alternative, la multilocalizzazione produttiva (all'origine della nascita di nuove forme di "distretti industriali") resa economica dall'adozione di pratiche di interrelazione aziendale non più a filiera ma a rete.

Il fenomeno ha riguardato in modo particolare l'Italia. Nuove aree di industrializzazione si sono sostituite al vecchio triangolo industriale, dando vita ad una nuova geografia industriale che ha visto nell'Italia di Mezzo e in alcune aree del Mezzogiorno l'affermazione di un modello insediativo difforme da quello legato alla grande impresa.

Per il Mezzogiorno, c'è da rilevare che se esso, a partire dagli anni Cinquanta, ha perso in larga misura la connotazione tipica di un'economia rurale, non è stato tuttavia in grado di alimentare un'economia industriale moderna. Inoltre, la società meridionale è stata sottoposta ad un patologico processo di terziarizzazione non produttiva che manifesta delle carenze tali da non consentire un facile inserimento dell'economia locale nella società post-industriale.

Con riferimento al futuro, le proiezioni al duemila, evidenziano le difficoltà di instaurare nelle regioni meridionali organiche interrelazioni tra innovazione e industrializzazione, in quanto in esse esercitano massicciamente la loro influenza prerequisiti ambientali o diseconomie esterne che, salvo lodevoli eccezioni presenti anche nell'area di Taranto, rendono difficile l'inserimento di nuove forme di polarizzazione tecnologica, in via di rapida diffusione nelle società più avanzate, quali gli "industrial parks".

Il processo di ristrutturazione produttiva realizzato nel corso degli anni Ottanta dal sistema industriale italiano se ha fatto registrare recuperi di produttività e di competitività alle imprese, ha ampliato il "gap" di sviluppo tra le regioni meri-

dionali e quelle centro-settentrionali.

Il fatto che la ristrutturazione abbia avuto come protagonista la grande impresa ha posto, già di per sè, una discriminante di carattere geografico. Nel senso che la ripresa dell'apparato produttivo dopo la crisi degli anni Settanta ebbe ad esercitare i suoi effetti più profondi laddove più forte era la concentrazione storica delle grandi unità di produzione, cioè nel Nord del paese. Queste, tuttavia, alla ricerca di sempre nuovi equilibri economico-finanziari, a fronte dell'insorgere di diseconomie di agglomerazione (congestionamento urbano, inquinamento, eccessiva sindacalizzazione, ecc.), ma soprattutto di una forte rivalutazione del valore delle aree urbane di insediamento - con gli anni Novanta - cominciano a trovare conveniente lo spostamento nelle regioni meridionali non più di singole fasi del ciclo produttivo, ma di interi impianti. Le aree comprese nelle regioni di vecchia tradizione industriale, vengono destinate in tal modo ad usi economicamente e finanziariamente più convenienti (abitazioni, uffici) o politicamente più interessanti sotto il profilo dell'immagine (es. il "Lingotto" per la FIAT), mentre gli spazi meridionali - grazie anche alla politica regionale avviata con la legge 64 del 1986 (in particolare con i contratti di programma), risultano più convenienti per l'insediamento industriale.

### 5.1.3. Italia e Mezzogiorno - Dall'industria assistita all'osservanza delle regole del nuovo "ordine" economico internazionale

Le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno sono legate al nuovo contesto politico-decisionale che scaturisce dalle scadenze comunitarie del 1992. Con tale anno il problema meridionale si trasformerà da problema "nazionale" in problema "euromediterraneo". L'intero Mezzogiorno d'Italia, infatti, sarà riconsiderato nell'ambito della situazione di tutto il complesso delle aree mediterranee della CEE. Le previsioni sulle tendenze localizzatrici, se si prescindono dalle strategie attuate dalle grandi imprese del Nord o multinazionali che evidentemente obbediscono ad una strategia interna, lasciano intravedere possibili sviluppi per i settori industriali legati alla crescita del mercato locale, nonchè per i settori manifatturieri di seconde lavorazioni che impiegano tecnologie anche avanzate e realizzano produzioni destinate ai mercati dell'Europa Centrale e dei paesi del bacino del Mediterraneo.

Nel quadro dello sviluppo a "macchia di leopardo" che ancor oggi connota l'industrializzazione del Mezzogiorno, vocazioni preferenziali sono legate alla disponibilità della risorsa "portualità". Al riguardo, al declino dell'industria pesante dovrebbe contrapporsi lo sviluppo di industrie leggere, servizi di tipo metropolitano e attività commerciali, ma di rango elevato.

Ciò significa che, le alternative per il porto di Taranto, così come per l'insieme del sistema portuale meridionale, non potranno essere ricercate esclusivamente all'interno delle funzioni industriali, anche se l'asse portante dovrà comunque essere rappresentato da insediamenti industriali.

L'esperienza realizzata dal sistema portuale meridionale nei passati decenni ha visto l'affermarsi del criterio della monofunzionalità petrolifera e siderurgica, di cui Taranto rappresenta il caso più emblematico. Con le nuove tendenze dello sviluppo economico la monofunzionalità portuale si è dimostrata del tutto inadeguata a sostenere processi di sviluppo autocentrati e comunque vulnerabile anche a oscillazioni cicliche di breve periodo.

Ciò conferma le nuove teorie della portualità secondo cui il porto non può essere considerato come l'elemento di sviluppo di un sistema territoriale, per quanto limitato esso possa essere, ma come elemento di supporto alla crescita di un sistema territoriale complesso. Il porto, pertanto rappresenta uno degli elementi trainanti dell'economia regionale, a condizione che esso trovi nelle rete urbana locale e nelle trame regionali dell'entroterra elevate possibilità di interazione. Una riconversione non solo concettuale ma anche pratica delle finalità del porto presuppone la scelta di attività produttive orientate all'innovazione e alla ricerca applicata. Ciò al fine di contrastare quelli che sono stati i motivi di fondo della crisi della portualità meridionale connessa alla caratteristica monofunzionale dei porti, e quindi legata soprattutto agli elementi iniziali del ciclo di raffinazione della petrolchimica di base (Augusta, Gela, Milazzo, Porto Torres) o alla siderurgia (Taranto, Bagnoli) o al comparto metallurgico (Crotone e Porto Vesme).

#### 5.1.4. Il porto di Taranto e l'individuazione delle vocazioni economiche "strategiche"

Nella ricerca delle attività che potrebbero trovare motivi di convenienza nell'insediamento nell'area portuale di Taranto, non si potrà prescindere dai mutamenti che si stanno verificando nei modelli di industrializzazione nei paesi del Medi-

terraneo meridionale e orientale.

In queste regioni si rafforzeranno le tendenze alla specializzazione nei settori della trasformazione delle materie prime minerarie (petrolio, fosfati, minerali di ferro, ecc.) e agricole (frutta esotica e non, prodotti orticoli e cereali minori di consumo locale): in genere settori di tipo labor and energy intensive. Di converso, la prevedibile evoluzione produttiva delle aree "in via di sviluppo" del mediterraneo meridionale e orientale, rappresenta un mercato potenziale per gli insediamenti industriali di Taranto, soprattutto ove orientati alla produzione di beni intermedi e di prodotti a contenuto tecnologico, destinati all'agricoltura.

Lo sviluppo del porto di Taranto in senso industriale, ha una sua plausibilità in un contesto internazionale solo in quanto gli insediamenti produttivi si basino su attività (e quindi su produzioni) a tecnologia superiore a quella in possesso dei paesi di nuova industrializzazione ed ai paesi dell'avanmare mediterraneo. Questi ultimi, infatti, anche in vista dei processi di integrazione che nel periodo medio e medio-lungo necessariamente legheranno l'Europa comunitaria alle aree limitrofe, dovranno trovare nella stessa Europa comunitaria lo sbocco alle proprie produzioni anche in alternativa ad un massiccio spostamento di forze di lavoro come la recente esperienza suggerisce.

Sempre in una prospettiva di medio periodo, c'è da tener conto dell'integrazione nello spazio economico europeo delle repubbliche dell'attuale Unione Sovietica, ed in particolare quelle più direttamente gravitanti sugli spazi geografici - sia terrestri che marittimi - dell'Europa comunitaria.

#### 5.1.4.1. L'opzione mediterranea nelle priorità strategiche della CEE

Pur nelle comprensibili incertezze del momento, il prevedibile inserimento delle economie dell'Europa orientale nel sistema economico occidentale non potrà non avere ripercussioni sulla struttura dell'industria comunitaria e con essa della struttura dei traffici mercantili.

Per lungo tempo la dimensione mediterranea era rimasta ai margini dell'Europa. Si trattava di una periferia complementare rispetto ai baricentri dello sviluppo economico della Comunità localizzati tra l'asse renano ed il Mare del Nord. In questo spazio periferico si collocava il Mezzogiorno d'Italia presentante caratteristiche di sottosviluppo tali da indurre i governi degli Stati membri della Cee ad adottare un protocollo aggiuntivo al Trattato di Roma che autorizzava lo Stato italiano ad interventi straordinari.

Sul piano politico, i rapporti di natura politica ed economica incentrati sul bacino del Mediterraneo privilegiavano ancora posizioni di tipo bilaterale retaggio storico della fase colonialistica.

Successivamente l'allargamento della Comunità agli altri paesi del Sud Europa conferì al Bacino un centralità di natura più politica che economica, che portò, tra l'altro, alla stipula (primi anni Settanta) di accordi di nuovo tipo con gli Stati non candidati per instaurare rapporti per blocchi d'interlocutori (Maghreb, Mashreq) e per integrare le politiche commerciali nel più ampio quadro della cooperazione e del sostegno finanziario e tecnico per lo sviluppo.

Più tardi l'opzione mediterranea trovò convalida nell'adozione di azioni specifiche fra le quali i programmi mediterranei integrati che avrebbero dovuto rappresentare la base concreta per una direttiva politica globale per il Bacino.

In realtà, quella che avrebbe dovuto rappresentare la "nuova frontiera" dell'Europa integrata, la direttrice lungo la quale far passare un "dialogo europeo" rivolto non solo alla soluzione dei problemi dell'approvvigionamento energetico, ma anche all'aspirazione dei paesi arabi di svolgere un ruolo protagonista sulla scena politica mondiale, è rimasta in larga misura disattesa. Ne ha pagato le conseguenze la sperata ed auspicata integrazione tra i paesi rivieraschi nella quale il Mezzogiorno d'Italia avrebbe potuto e dovuto costituire l'elemento cerniera tra il Mediterraneo settentrionale industrializzato ed il Mediterraneo meridionale in fase di industrializzazione.

#### 5.1.4.2. Lo spostamento della direttrice strategiche della CEE da Nord-Sud a Est-Ovest

I rivolgimenti politico-istituzionali intervenuti nel passato a noi più vicino, e tuttora in atto, minacciano ora di periferizzare nuovamente il Bacino del Mediter-



raneo nelle priorità strategiche della Comunità. La direttrice Nord-Sud su cui si indirizzava la ricerca di uno spazio autonomo di manovra dell'Occidente europeo, viene oggi sostituita, con l'unificazione delle due Germanie e con la dissoluzione del Blocco orientale e addirittura dell'Unione Sovietica, da una direttrice Ovest-Est.

Tale spostamento di interessi comporterà impegni economici massicci che andranno a scapito delle regioni meridionali dell'Europa e - in particolare - di quelle marittimo-portuali. Inoltre, la prospettiva, anche se sul periodo medio-lungo, dell'apertura di mercati importanti quali quelli dell'Europa dell'Est determinerà una diversione dei flussi internazionali degli investimenti diretti che tenderanno a disertare aree come quella del Mezzogiorno d'Italia nonostante la presenza di regimi di incentivazione particolarmente vantaggiosi.

E' da ipotizzare pertanto che l'ulteriore sviluppo industriale del Mezzogiorno d'Italia sarà sostenuto sempre più dalle forze economiche nazionali venendo progressivamente meno un interesse di tipo comunitario ed ancor meno l'interesse delle grandi imprese multinazionali nordamericane, giapponesi ed extracomunitarie in genere.

#### 5.1.4.3. Il porto di Taranto: suggerimenti operativi

Il porto di Taranto, in questa prospettiva, rischia pesanti contraccolpi. Le possibilità di attrarre investimenti esteri appaiono limitate a meno che non vengano legate ad un progetto di insediamenti produttivi in grado di recepire i mutamenti di cui sopra.

##### **Suggerimento operativo:**

Tenuto conto che l'esperienza più recente dimostra che i nuovi investimenti diretti esteri derivano -in larghissima misura- da imprese multinazionali operanti da tempo nel nostro paese (Texas Instruments ad Avezzano, Slim Reynolds a Venafro, Ciba-Geigy in Campania, Glaxo a Verona, Unilever a Venafro, ecc) una linea di intervento prioritaria dovrebbe essere

ricercata nella integrazione tra imprese di grandi dimensioni italiane già presenti nell'area di Taranto (e in genere nel suo hinterland economico) e imprese multinazionale estere a consolidata presenza in Italia.

A solo titolo esemplificativo una integrazione, attraverso processi di deverticalizzazione tra gli impianti siderurgici tarantini e imprese straniere operanti nel settore dell'ossigeno potrebbe, produrre riduzioni dei costi nell'impresa italiana e generare effetti di fertilizzazione del mercato attraverso la produzione di ossigeno o di altri gas da destinare al mercato di consumo meridionale, con assorbimento di manodopera locale e incremento del livello tecnologico dell'apparato produttivo trattandosi di specializzazione High Tech.

Nuovi interlocutori del sistema portuale e industriale tarantino saranno, come indirettamente accennato, da ricercare nell'ambito del nuovo assetto politico-economico che si sta delineando nello scacchiere meridionale dell'ex blocco comunista. Sin d'ora sono manifesti i motivi di interesse di un raccordo diretto tra l'Italia meridionale e la Repubblica Ucraina, seconda per importanza economica e per dotazione di risorse naturali dell'URSS. Si tratta, per il porto di Taranto, di captare quei flussi di materie prime che, per far fronte al fabbisogno di valuta l'Ucraina (Repubblica indipendente) dovrà necessariamente, anche se parzialmente, dirottare dalle tradizionali destinazioni interne all'URSS e al vecchio sistema del COMECON verso i consolidati mercati dell'Ovest europeo. E' in quest'ambito che la localizzazione di Taranto assume funzioni strategiche potenziali da esplorare sin d'ora attraverso contatti con la nuova classe dirigente di quel paese.

#### **Suggerimento operativo:**

Sarebbe opportuno porre allo studio una indagine conoscitiva dell'attuale stato dei traffici mercantili via mare e via terra delle Repubbliche meridionali dell'Unione Sovietica prospicienti il Mar Nero. Ciò al fine di pervenire alla elaborazione di scenari complessivi sulla loro possibile evoluzione nel periodo medio e medio-lungo. Il momento appare particolarmente favorevole tenuto conto delle pressioni autonomistiche delle

diverse repubbliche sovietiche e quindi del loro interesse a stabilire sin d'ora rapporti con paesi dell'occidente e in particolare con quelli europei. Va ribadita l'importanza del ruolo e la posizione geografica di Taranto in un contesto di progressiva integrazione delle economie di dette repubbliche (e in particolare della Repubblica Ucraina) nello spazio economico Mediterraneo europeo ed occidentale in genere. Si propone pertanto l'organizzazione, dopo le verifiche del caso, di una missione dei responsabili dell'economia portuale tarantina in Ucraina (e successivo invito delle autorità ucraine a Taranto) allo scopo di esplorare congiuntamente le possibilità che si aprono per le nuove forme di integrazione tra i due terminali geografici ed economici (Odessa, con il suo immenso retroterra, e Taranto).

Sempre in quest'ambito e in una logica di raccordo funzionale, dovrebbero essere utilizzate formule di tipo associativo (Joint ventures, ecc.) tra imprese allo scopo di localizzare stabilimenti tanto nel territorio ucraino che nell'area portuale tarantina. In altri termini, le trasformazioni in atto in Unione Sovietica potrebbero rappresentare, ove colte con sufficiente tempestività, una occasione per il recupero di stabili correnti di traffico in quanto strettamente connesse al sistema di interdipendenze tra i due apparati produttivi.

Come è noto già a Taranto è stata realizzata una joint venture per l'integrazione economica di una attività Italo Russa di fabbricazione di mobili in legno e metallici.

#### **Suggerimento operativo:**

Nell'ambito dei rapporti da stabilire con le autorità delle Repubbliche dell'Unione Sovietica interessate alla intensificazione delle relazioni commerciali con i Paesi dell'area mediterranea dovrebbero essere esplorate le possibilità di creare iniziative industriali miste, così come già sperimentato a Taranto con l'esperienza della S.I.A. nel settore dei mobili per uffii-

**cio, e nell'Italia del Nord-Est. In esso la S.P.I. del gruppo I.R.I. deterrà la maggioranza ed altri privati italiani quote minoritarie mentre una società russa deterrà quote di riguardo. I rapporti azionari saranno invertiti in Russia dove una simile società la Nevosia deterrà quote di maggioranza.**

**Significativo, in proposito è anche l'esperimento portato avanti da una azienda del pordenonese, la Casagrande (di Fontanafredda, Pordenone) e il Consorzio Yenissey-Lena di Krasnojarsk, in Siberia.**

**La prima joint-venture avrà sede in Italia e completerà i semilavorati di legno realizzati dalla seconda joint-venture, con sede a Krasnojarsk. Con gli utili ricavati dalla vendita della produzione italiana i russi acquisteranno gru per l'edilizia, escavatori e altre macchine prodotte dalla Casagrande necessarie per ristrutturare e incrementare il patrimonio edilizio del Consorzio sovietico. La società friulana avrà il 45% della joint-venture sovietica mentre la società mista italiana sarà una SRL, con capitale minimo, a partecipazioni invertite. La Casagrande investirà in questa operazione 5 miliardi di lire.**

#### **Suggerimento operativo:**

**Per la realizzazione dei suggerimenti di cui sopra, si propone la creazione di una società di servizi, alla quale partecipino le autorità locali e le forze economiche, incaricata di predisporre gli strumenti concettuali ed operativi all'uopo necessari. Sarebbe questo un primo effetto concreto della capacità del "progetto porto di Taranto" di generare attività di servizi avanzati. Detta società dovrebbe rappresentare il punto di riferimento per gli operatori e gli enti interessati a sviluppare iniziative ricadenti nell'area meridionale gravitante sulla città di Taranto. Ad essa dovrebbe inoltre essere affidato il compito di promuovere, sul piano nazionale e internazionale, il sistema produttivo tarantino e le convenienze economiche all'insediamento.**

### 5.1.5. Il porto di Taranto ed i mutamenti dell'economia delle regioni marittime

Nel corso dell'ultimo ventennio la struttura dell'economia delle regioni marittime dei principali paesi industrializzati si è indirizzata lungo direttrici che hanno visti prevalere alcuni gruppi di attività classificabili come segue:

- a. attività di servizio marittimo:  
armamento, attività di agenzia marittima, spedizioni, import-export, attività di consulenza legale e tecnica, assicurazioni marittime, forniture di bordo, brokers marittimi, altre attività terziarie di rango superiore, attività intermodali di trasporto, ausiliari del commercio e del trasporto, ecc.
- b. attività industriali a vocazione prettamente marittima:  
cantieristica (costruzioni e riparazioni navali), ingegneria degli impianti portuali, costruzione, manutenzione e riparazione di impianti portuali, produzione e manutenzione di imballaggi e mezzi di confezionamento, ecc.
- c. attività utilizzanti rinfuse, viaggianti in grandi quantitativi via mare e fruente delle economie di scala della nave stessa, o dei circuiti specializzati per trasporti alla rinfusa nave-impianto speciale costiero-industria costiera (es. siderurgia, raffinazione oli minerali, fertilizzanti, derivati del carbone, centrali termoelettriche, ecc.)
- d. attività industriali orientate alla esportazione di prodotti finiti o semilavorati o, come nel caso del Mezzogiorno, rivolte al mercato interno centro-settentrionale
- e. attività secondarie e terziarie indotte dal polo portuale e conseguenti alla sinergia che si stabilisce fra porto e sistema metropolitano (nel caso in cui si formi).

Il Mezzogiorno, in conseguenza della sua perifericità geografica ed economica e per la carenza di infrastrutture di base, ha risentito solo parzialmente di tali potenziali sviluppi. L'esperienza ha evidenziato come la portualità meridionale abbia potuto sviluppare in modo marginale le opportunità di cui ai punti a, b, c, d, mentre solo per porti inseriti in un contesto metropolitano consolidato, tale cioè da garantire il raggiungimento del valore di soglia (Napoli, Bari, Palermo, Catania), le virtualità del gruppo e. sono state solo parzialmente colte.

In prospettiva, gli esperti concordano sul fatto che il futuro delle regioni marittime dei paesi industriali è legato ad attività quali:

- a. impianti termoelettrici a carbone (utilizzando avanzate tecnologie per la salvaguardia dell'ambiente).

In particolare, allo stato delle tecnologie, fino a certi limiti di scala, conviene far viaggiare via terra l'energia prodotta piuttosto che la materia prima.

In alternativa può essere esplorata la convenienza alla localizzazione in prossimità dei terminali carboniferi costieri impianti per la preparazione del carbone per il suo trasporto via condotta, con liquidi (coal oil oppure coal water) o gassificato

- b. attività connesse alla cantieristica. Venuta meno la convenienza economica della cantieristica in senso stretto (trasferita oramai nel quadro della nuova Divisione Internazionale del Lavoro), rimangono comunque ampi spazi per attività ad elevato valore aggiunto tecnologico e ad alta specializzazione consistenti nell'armamento dei natanti, nell'installazione e nella produzione di strumenti e ausiliari di bordo, nell'automazione navale
- c. attività connesse alle tecniche di trasporto per limitare gli effetti negativi delle rotture di carico come nel caso dell'intermodalità
- d. lavorazioni di semilavorati in provenienza da paesi in via di sviluppo, frutto della prima trasformazione di materie prime ivi ubicate. La fattibilità di questa opzione è connessa alla possibilità di impiego di nuove tecnologie per il trasporto di massa di semilavorati
- e. attività correlate alla prospezione ed all'estrazione di idrocarburi sottomarini o al recupero di materie prime dal fondo del mare ( come nel caso dei noduli polimetallici). Le attività indotte dall'off-shore presentano una vasta gamma di tipologie produttive che vanno dalla produzione di impianti, piattaforme, navi appoggio, strumentazione, ecc., alla manutenzione e riparazione delle stesse
- f. attività connesse al terziario avanzato in campo marittimo, come quelle

relative all'informatizzazione ed alla computerizzazione delle funzioni portuali ivi comprese quelle relative al raccordo tra ciclo di trasformazione e cicli di trasporto

### 5.1.6. Porto di Taranto, sviluppo industriale e compromissione ambientale

Nella scelta delle opzioni di industrializzazione un peso rilevante debbono necessariamente avere le preoccupazioni di natura ambientale, e non solo ambientale.

Nell'ambito di ogni settore, potenzialmente sensibile ai vantaggi localizzativi offerti dall'area portuale di Taranto, dovranno essere definite misure e scelte delle componenti sociali, ambientali, culturali. E' attraverso una quantificazione di detti parametri che, nel quadro di un'analisi costi-benefici, sarà possibile pervenire ad un bilancio in termini di sovraconsumo dell'ambiente e di impatto ambientale.

Si dovrà perciò tener conto del depauperamento delle risorse e della produzione di rifiuti (non solo in termini di inquinamento da sostanze gassose, liquide, solide o da rumori, ma anche diseconomie da agglomerazione). Ciò al fine di distribuire con equità i costi delle eventuali ricadute negative coinvolgendo il produttore del danno e non soltanto il danneggiato. In una parola la valutazione di impatto ambientale (VIA), così come peraltro esplicitamente stabilito dalle norme in vigore, dovrà rappresentare una verifica imprescindibile della congruità delle proposte settoriali così come saranno avanzate in prosieguo.

E' appena il caso, a questo proposito, di segnalare come nel nostro paese si sia registrato nel passato un indiscriminato consumo della risorsa costa e della risorsa mare. Le cause del degrado fisico dei settori costieri sono state ampiamente riconosciute. Così come è assodato che, sovente, tale degrado rappresenta solo la cassa di risonanza di attività di terraferma e marittime che si svolgono in settori molto lontani da quelli che subiscono il danno (agricoltura, allevamento, liquami domestici e industriali delle aree urbanizzate, ecc.).

Si dovrà tener conto, nello sforzo inventariale del mapping del sistema sociale e del mapping dell'ecosistema dell'area tarantina, degli elementi che riducono i fattori di rischio ambientale, così come degli elementi che innescano, al contrario, fattori di rischio.

Analogamente, sul piano più strettamente economico, si dovrà tentare di individuare gli elementi che inducono processi produttivi generatori di profitti e fattori che inducono invece costi e quindi perdite.



Ciò al fine di pervenire ad un saldo tra "profitti" e "perdite" che, in ultima analisi, dovrebbe essere il parametro di riferimento nella valutazione della congruità globale della scelta delle tipologie merceologiche dell'insediamento.

## 5.2. PER UNA RIDIFINIZIONE DELLA FUNZIONE STRATEGICA DEL PORTO DI TARANTO

### 5.2.1. Il porto di Taranto come nuova configurazione della MIDA (Maritime Industrial Development Area)

#### 5.2.1.1. Il quadro teorico della MIDA

Le prospettive di affermazione del nuovo sistema portuale tarantino sono legate all'ipotesi che anche un porto industriale può essere assimilato ad una vera e propria industria motrice. In quest'ottica, che si ricomprende nelle teorie dello sviluppo polarizzato, il polo di sviluppo viene considerato non tanto nelle sue caratteristiche di complesso industriale, bensì in funzione delle sue capacità di promuovere effetti propulsivi sul territorio. In altri termini la condizione necessaria del polo non viene limitata ai legami funzionali fra comparti del secondario, ma estesa a tutte le interrelazioni esistenti con il complesso delle attività economiche regionali: in tal senso il carattere preminente sta nella produzione e nella redistribuzione di economie esterne.

E' riconosciuto che anche un porto industriale, sotto certe condizioni, rappresenta un generatore di funzioni polarizzanti. Deve trattarsi, ovviamente, di una infrastruttura caratterizzata da grandi potenzialità di movimento e, nel contempo, ospitare complessi produttivi di rilevanti dimensioni ma - in armonia con i dettami di propulsività del polo - questa rappresenta una condizione necessaria, ma non sufficiente, in quanto le attività industriali del porto potrebbero avere limitati effetti redistributivi nell'entroterra.

La condizione diviene sufficiente, invece, allorché il porto rappresenti una effettiva attività di raccordo e di integrazione fra due sistemi territoriali: l'avanmare e il retroterra. Il porto, quindi, deve rappresentare un reale punto di incontro e di scambio tra traffico marittimo e terrestre. Ne consegue che le funzioni trainanti promosse dal polo industriale non risiedono tanto nelle capacità produttive quanto nelle dimensioni, nella estensione e nel tipo di attività presenti nel retroterra.

In questa concezione del porto considerato come polo di sviluppo il sistema portuale è costituito da un complesso integrato di strutture di servizi, corroborato da traffici portuali e dotato di un'energia commisurata sia alla loro concentrazione sul territorio, sia alla loro qualificazione. E' quindi l'integrazione fra l'attività produttiva e l'infrastruttura di trasporto a generare possibilità di crescita nel territorio circostante, anche se la creazione di economie esterne è influenzata dal tipo di installazioni produttive localizzate nel porto .

Queste ultime, infatti, hanno subito una sensibile evoluzione nel tempo e in rapporto alle loro modificazioni le capacità propulsive dell'organismo integrato ( porto + industria = polo ) si sono notevolmente ampliate.

L'argomento è stato affrontato ed approfondito da A Vigarié, dell'Università di Marsiglia, e da A. Vallega, dell'Università di Genova, i quali hanno proposto uno schema evolutivo oramai entrato nella terminologia corrente e nella bibliografia internazionale, con il nome di Maritime Industrial Development Area (MIDA).

La nascita delle MIDAs viene convenzionalmente fatta coincidere con la costruzione dell'Europoort di Rotterdam ove l'industria era prevalentemente costituita da settori di base (petrolchimica e siderurgia). L'integrazione funzionale si limitava a forme di economie interne (elevata accessibilità nautica, scarsi movimenti fra banchine e impianti industriali, sensibili forme di economie di scala, ecc.) e pertanto la formazione di fattori agglomerativi era ancora limitata.

Con la realizzazione delle nuove strutture portuali (la Maasvlakte) situate sulla riva opposta delle Nieuwe Water Weg (il ramo principale canalizzato del Reno) si origina la seconda generazione delle MIDAs: l'industria di base è pur sempre presente, ma il baricentro produttivo si sposta verso lavorazioni intermedie e finali. L'evoluzione delle aree industriali del porto si orienta verso quote di attività manifatturiera che, per definizione, assorbono maggiori aliquote di manodopera e sono caratterizzate da un potenziale compromissorio (in termini di inquinamento) sensibilmente inferiore.

La configurazione più recente delle aree portuali di sviluppo industriale (in Paesi economicamente più evoluti) si basa su settori dotati di grande tecnologia che richiedono la vicinanza di funzioni urbane di rango elevato. Si realizza così un sistema fortemente integrato di attività (il polo di sviluppo vero e proprio), basate sulla triade porto-industria-città, nella quale traffici marittimi, attività indu-

striali, rango urbano, servizi alle imprese, flussi con il retroterra rappresentano aspetti e momenti produttivi fortemente interconnessi.

A puro titolo di informazione e di completezza, si deve segnalare che prima della cosiddetta "quarta generazione" di MIDAs la bibliografia internazionale ne riconosce una terza. Essa è rappresentata dai sistemi portuali dei paesi in via di sviluppo, funzionalmente integrati con zone industriali - non di rado franche - destinate ad accogliere attraverso incentivi a carattere fiscale e doganale l'inse-diamento di stabilimenti di imprese internazionali.

Con il crescere dell'articolazione del suo profilo produttivo, la MIDA assume sempre di più il carattere di polo di sviluppo. La dottrina, anzi, sostiene che essa sia il polo di sviluppo più caratteristico che il mondo occidentale (Europa comunitaria e Giappone) abbia prodotto per effetto della rivoluzione dei trasporti marittimi.

La riprova è data dal fatto che mentre la popolazione urbana mondiale aumenta ad un ritmo che si aggira attorno al 3% l'anno, quella delle principali città portuali dell'Occidente ha registrato - nel corso degli anni Sessanta, Settanta e parte degli anni Ottanta - ritmi di incremento medio annui dell'ordine del 10%.

La MIDA - nella sua configurazione finale (quarta generazione) - rappresenta così un potente stimolo all'assorbimento di manodopera. La tipologia produttiva, peraltro, influisce in misura determinante sul volume di manodopera occupata, con riflessi diversi sull'organizzazione del territorio. Le densità occupazionali in rapporto allo spazio occupato variano in modo sensibile da produzione a produzione.

Quelle più basse riguardano le attività di raffinazione. A Rotterdam, per esempio, all'inizio degli anni Ottanta si registrava un coefficiente di 4 addetti per ha, che aumentava nelle attività intermedie (ad Anversa il coefficiente di queste ultime risultava pari a 11 addetti per ha).

La cantieristica (costruzioni e riparazioni navali) occupava tra i 30 e i 40 addetti per ha, mentre per il montaggio di autoveicoli il coefficiente relativo si situava tra i 120 e i 140. Studi effettuati nei Paesi Bassi all'inizio degli anni Settanta, davano i seguenti valori:

- raffinazione e petrolchimica 4,1
- metallurgia 3,4

- trasporti 5,2
- altre attività 3,5

Se se considera l'indotto (attività manifatturiere a servizio delle industrie portuali e attività di servizio), la densità di occupazione aumenta da 2 a 3 volte.

### 5.2.1.2. L'industrializzazione dell'oceano - I prodotti dell' off-shore

Un elemento caratteristico già individuato ma non ancora - per motivi tecnologici - concretamente realizzato della quarta generazione delle MIDA è quello relativo alle attività connesse alle produzioni di base di materie prime oceaniche (esclusi gli idrocarburi, liquidi o gassosi).

Il problema del recupero di risorse minerarie dal fondo oceanico (noduli polimetallici) ha richiamato la crescente attenzione dei governi e delle industrie.

Le varie conferenze sul diritto del mare organizzate in sede multilaterale (ONU), i consorzi per lo sfruttamento dell'off-shore, la crescente attività di prospezione e di ricerca mostrano come questa sia una strada obbligata per l'approvvigionamento di risorse strategiche da parte delle grandi potenze mondiali.

Si stima che il patrimonio dei noduli del fondo marino sia pari a 18.000 miliardi di tonnellate, rappresentati 6000 anni di consumo mondiale di rame (anno 1973), 150.000 anni di consumo di nickel, 400.000 di cobalto. Alla luce di queste stime, è da ritenere pertanto, che il trattamento, inteso in senso lato, dello spazio di industrializzazione rappresentato dagli oceani conferirà alla quarta generazione delle MIDA contenuti tecnologici via via crescenti, con quote di valore aggiunto e occupazione ad alta professionalità, difficilmente riscontrabili in poli di sviluppo dell'entroterra.

Anche se il Mediterraneo non figura tra le aree sinora riconosciute ad elevata concentrazione di noduli, è certo che anche per la presenza italiana nella corsa mondiale allo sfruttamento dell'off-shore minerario (SAMIM, gruppo ENI), una struttura portuale adeguatamente predisposta sia sul piano del trattamento industriale, sia sul piano delle sperimentazioni scientifiche e tecnologiche, sia sul

piano dell'organizzazione logistica, potrebbe trovare una sua convenienza economica ed una sua plausibilità di intervento pubblico. Non sfugga l'importanza che una scelta di questo tipo potrebbe rappresentare per i collegamenti sia con gli ambiti della ricerca (Università), sia con la progettazione di attrezzature ingegneristiche.

### 5.2.2. Il porto di Taranto nello schema generazionale delle MIDAs

Volendo riportare questa classificazione delle aree portuali alla situazione dei sistemi portuali del Mezzogiorno d'Italia e alla collocazione che in tale ambito il porto di Taranto occupa, c'è da sottolineare - come in precedenza segnalato - che la maggior parte dei porti industriali meridionali si è identificata, almeno fino ad epoca recente (o, meglio, recentissima) con le tipologie della prima generazione, quella, cioè imperniata sulla localizzazione di impianti di base trasformatori di materie prime importate.

Non sembri superfluo ribadire che un sistema portuale incentrato sulla monosettorialità, ossia, un porto della prima generazione non esprime capacità autopropulsive e autocentrate. Ciò è dovuto al fatto che le industrie di base sono - come la stessa esperienza italiana sottolinea - notevolmente verticalizzate e, di conseguenza, i fenomeni di integrazione sono realizzati all'interno della struttura aziendale stessa e il "polo" possiede ben poche capacità di redistribuzione di economie esterne.

Il meccanismo di crescita dei sistemi territoriali - soprattutto nel caso si tratti di regioni a sviluppo ritardato - richiede viceversa che si realizzino sul posto i fenomeni di integrazione funzionale fra industrie e servizi urbani di rango superiore. Di conseguenza - e le esperienze di Rotterdam e Marsiglia lo confermano - solo le strutture appartenenti alla cosiddetta "quarta generazione" appaiono in grado di soddisfare tali condizioni. Il consolidamento del processo di sviluppo di un polo di questo tipo difatti, si basa sulle funzioni agglomerative esercitate dagli impianti industriali - e rese possibili dalla loro localizzazione portuale - i quali a loro volta, sollecitano l'insediamento di centri generatori di servizi vari (istituti di ricerca scientifica e tecnologica, servizi superiori in campo finanziario, assicurativo, ecc.) dando vita a processi cumulativi fortemente autopropulsivi.

Emblematiche in proposito le esperienze maturate nel corso degli ultimi due decenni dal porto di Genova.

Indipendentemente da taluni condizionamenti di ordine geografico che rendevano problematico il potenziamento della localizzazione di nuove attività industriali a supporto dell'ampliamento dei traffici mercantili, è venuta progressivamente meno la stretta interdipendenza - essenziale in un sistema economico moderno - tra apparato industriale, sistema dei trasporti e terziario alle imprese. La concorrenza esercitata dall'importante polo terziario milanese e le vicende connesse al trasferimento (per motivi anche di ordine politico) delle sedi centrali di importanti imprese nel settore petrolifero, hanno debilitato la capacità di autosostentamento delle strutture produttive dell'area metropolitana genovese causando pesanti condizionamenti anche nelle prospettive di sviluppo del porto.

Per quanto riguarda specificamente la situazione in cui opera il porto di Taranto, essa non si differenzia da quella di tutti gli altri porti industriali del Mezzogiorno. Contrariamente a quanto accaduto nei porti dell'Europa Settentrionale che negli ultimi decenni hanno registrato elevatissimi ritmi di crescita conseguenti alla stretta integrazione che essi sono riusciti a stabilire con i rispettivi retroterra, i porti dell'Italia meridionale hanno subito in modo fortemente negativo le conseguenze della fragilità e della debolezza del sistema insediativo e produttivo presenti nei vari retroterra.

Un porto industriale, anche se privo di un retroterra strutturato o scarsamente integrato con il territorio circostante, è comunque potenzialmente in grado di generare economie esterne tali da attrarre nuovi insediamenti innescando il meccanismo virtuoso industria-traffici-servizi avanzati. Ma tali economie potranno essere redistribuite a condizione che, parallelamente ad una politica portuale, trovi attuazione una adeguata strategia regionale. Una politica di organizzazione delle attività portuali rappresenta quindi un momento - fondamentale, anche se episodico - di una più ampia politica territoriale di organizzazione dello spazio geografico e delle attività produttive e non. La natura autocentrata del sistema portuale (MIDA) si supera predisponendo forme privilegiate di connessione con le attività industriali ed economiche localizzate nei territori retrostanti.

I nuovi insediamenti indotti dalle nuove formule della politica regionale (in particolare i contratti di programma), di cui l'iniziativa FIAT a Melfi seguita dalla Barilla e dall'indotto già sollecitato da queste attività, possono certamente aprire prospettive nuove per il porto di Taranto qualora vengano previste ed adottate soluzioni di organizzazione dello spazio (ad esempio di tipo intermodale) che

stabiliscano le giuste connessioni per attirare nella sfera di influenza del porto i distretti industriali in via di formazione.

### 5.2.3. Il porto di Taranto e le sue suscettività industriali

Lo sviluppo industriale del porto di Taranto, i settori di possibile affermazione, la nascita e il consolidamento di una MIDA di quarta generazione, proprio per quanto precede, debbono essere affrontati in un quadro di compatibilità che tenga conto di alcuni problemi sia di carattere locale, sia di carattere nazionale e internazionale.

Fra i primi emergono per la loro importanza decisiva quelli dovuti alle seguenti cause:

- a. consistenza di un retroterra in grado di sostenere una struttura portuale come quella ipotizzata per Taranto
- b. monosettorialità, tuttora accentuata, dell' apparato produttivo dell'area, aggravata dal carattere fortemente integrato delle industrie di base che la connotano
- c. capacità dei settori di base di promuovere un tessuto di piccole e medie imprese a valle del ciclo di prodotto o, anche, nelle fasi intermedie dei processi
- d. disponibilità, quindi, di managerialità in un ambiente carente di sistema industriale capace di esercitare positivi effetti come è stato per il caso dei processi di deverticalizzazione delle grandi industrie del Nord o di una agricoltura, a proprietà diffusa, generatrice di capacità imprenditoriali
- e. marcata e persistente marginalità geografica che rende non economica la localizzazione di nuove imprese
- f. rischi extra-economici connessi alla presenza di sacche di criminalità organizzata.



Fra i secondi vale la pena di ricordare:

- a. farraginosità delle procedure burocratico-amministrative per l'ottenimento delle agevolazioni previste dalla normativa vigente e, in genere, per la costruzione di nuovi impianti
- b. le difficoltà di rifinanziamento della politica a sostegno delle iniziative industriali nelle regioni meridionali
- c. la dichiarata scarsa propensione delle imprese multinazionali ad indirizzare i loro investimenti diretti nel Mezzogiorno
- d. mancanza di una politica salariale differenziata per livelli di produttività, che penalizza le aree meridionali.

Per quanto riguarda, infine, i condizionamenti di carattere internazionale, valgono le considerazioni espresse a proposito delle "grandi tendenze di fondo".

L' inserimento dell' Italia nel contesto europeo e l' omogeneizzazione della materia fiscale rendono poi oltremodo difficile la creazione di un regime fiscale specifico per il porto di Taranto tale da farne, come qualche volta prospettato un porto franco.

Il porto franco costituisce una zona con privilegi doganali nella quale le merci entrano pagando diritti, dogane e dazi con condizioni agevolate o addirittura in esenzione e dalla quale le merci escono senza formalità ridotte quando sono avviate all' estero.

Esistono precedenti al mondo di zone franche nelle quali le merci non solo godono dei citati vantaggi fiscali ma possono addirittura essere semilavorate o assemblate con gli stessi vantaggi.

Al momento in Italia le zone franche ed i magazzini franchi svolgono le funzioni anzidette. Il regime generalizzato di vantaggi per l' import e l' export da alcune zone secondo gli accordi CEE di fatto rendono improponibile e di scarso rilievo l' istituzione di una zona con privilegi fiscali che sarebbe difficile individuare nel detto contesto.

Nella individuazione dei settori e delle specifiche attività suscettibili di interesse

per una localizzazione nell'area portuale di Taranto, la considerazione degli elementi suddetti ha portato a privilegiare comparti in grado di cogliere le occasioni offerte dalla realtà economica locale e da talune possibilità, se non certezze, strettamente connesse alla proiezione marittima naturale dell'area tarantina.

Le prospettive immediate di affermazione di una MIDA tarantina sembrano quindi privilegiare le attività qui appresso indicate.

1. - Industria agroalimentare:
  - 1.a. - olio di semi
  - 1.b. - olio di oliva
  - 1.c. - vino
  - 1.d. - conservazione della frutta.
  
2. - Industria chimica:
  - 2.a. - fosfati
  - 2.b. - pesticidi
  - 2.c. - polimeri
  - 2.d. - detergenti
  - 2.e. - ossigeno.
  
3. - Industria meccanica
  - 3.a. - meccanica varia
  
4. - Industria manifatturiera
  - 4.a. - contenitori di banda stagnata
  - 4.b. - contenitori di plastica.

### 5.3. CONCLUSIONI RELATIVE AGLI SCALI DEDICATI ALLE FUNZIONI INDUSTRIALI

Le prospettive di affermazione e di sviluppo del MIDA di Taranto non sono dissimili da quelle dei poli di sviluppo tradizionali. Al riguardo c'è da osservare che in una area - qual'è il caso del contesto territoriale su cui incide Taranto - la combinazione di fattori territoriali (naturali, antropici ed economici) rende arduo il processo di diffusione delle economie esterne sulla cui estensione si misura la capacità propulsiva del polo. Si vuol dire con questo che gli effetti propulsivi non trovano un ambiente idoneo alla loro utilizzazione e, di conseguenza, non sono in grado di innescare al momento meccanismi di decollo. Il polo, mantiene così un carattere autocentrato. E' questo il caso dei sistemi portuali monofunzionali della prima generazione dei MIDA.

Con la quarta generazione si supera invece il carattere autocentrato del polo con l'attivazione di una sistema territoriale avanzato. L'importanza di questo fatto viene sottolineata dalla comprovata circostanza che sul piano dei trasporti, le principali concentrazioni di traffico si manifestano lungo quelle direttrici che mettono in comunicazione - integrandoli - i sistemi territoriali avanzati. L'esperienza dimostra altresì che gli scambi sono più intensi se anche lungo le vie di comunicazione, oltre che alle estremità dei flussi, sono ubicati centri di carattere propulsivo. Laddove si creano delle nodalità dello spazio economico più intensi si manifestano i processi di localizzazione di nuove attività.

Si introduce in tal modo il concetto di asse di sviluppo che, a differenza di una semplice via di comunicazione, è una infrastruttura che:

- a. mette in relazione due nodalità dello spazio economico (due poli di sviluppo)
- b. contiene una successione di località a vocazione economica (impianti produttivi, attrezzature infrastrutturali, servizi, attività di R&S e di istruzione tecnico-scientifica superiore), in grado non solo di permettere la propagazione degli impulsi originati dalle nodalità poste alle due estremità, ma anche di generarne di nuove.

Un asse di sviluppo rappresenta, in altre parole, lo strumento attraverso il quale si attua l'integrazione fra sistemi territoriali e, allo stesso tempo, uno dei pochi mezzi per limitare le impedenze esercitate dal territorio nei confronti dello svi-

luppo delle regioni meno sviluppate. In effetti, con l'asse di sviluppo l'omogeneità del tessuto tradizionale della regione viene interrotta e si genera quella che viene definita una "superficie di modernizzazione".

La superficie di modernizzazione è il mezzo di propagazione delle economie esterne - oppure di economie di agglomerazione - e, allo stesso tempo, uno strumento per attivare processi di diffusione dell'innovazione. In una regione economica evoluta un asse di sviluppo è una primaria via di comunicazione (come è stato il caso della "route 128" di Boston). Ma può essere anche una fascia di infrastrutture di trasporto lungo la quale si allineano insediamenti produttivi che, in ragione delle interconnessioni che vengono a stabilirsi grazie all'asse, determinano la nascita di una regione economica.

Le ipotesi sul periodo medio-lungo sulle quali si deve costruire il progetto del porto di Taranto per avere possibilità di successo debbono necessariamente considerare il MIDA di Taranto non come una entità territoriale autocentrata, ma in quanto parte di un sistema complesso rappresentato, appunto, da un asse di sviluppo che non può non essere internazionale, indirizzato su due direttrici:

- quella mediterranea, e
- quella del mar Nero.

Le proposte di insediamenti produttivi per i tipi di attività suggerite riflettono questa impostazione. Esse, peraltro, non possono rivestire carattere esauriente rivelando un contenuto chiaramente esemplificativo.

Riveste carattere strategico, allora, una politica di collegamenti e di alleanze con i terminali o gli elementi nodali dell'asse di sviluppo in precedenza individuato. E', infatti, in presenza di un disegno coordinato ed integrato di iniziative produttive che lo sforzo progettuale del MIDA di Taranto potrà produrre i migliori risultati.

L'obiettivo è quello di far raggiungere al sistema marittimo-portuale tarantino una funzione di leadership nell'ambito della divisione internazionale del lavoro da realizzare all'interno della grande area economica Mar Mediterraneo-Mar Nero.

## 5.4. L'ATTUALE CONFIGURAZIONE INDUSTRIALE DEL PORTO DI TARANTO

Come si è più volte detto nel presente lavoro il porto di Taranto ha una sua ben precisa configurazione industriale che passa attraverso l'attività siderurgica e petrolifera.

La loro struttura ormai solidamente organizzata lascia poco spazio a considerazioni di carattere urbanistico ed aziendalistico, a meno di non voler considerare possibili le prospettive di una futura lontana ristrutturazione dell'industria siderurgica che potrebbe vedere le lavorazioni di base compiute nei paesi di origine delle materie prime.

In tal caso lo stabilimento potrebbe ricevere semilavorati e non più rinfuse e potrebbe quindi rinunciare ai suoi scali super specializzati per la movimentazione dei minerali e delle altre materie prime.

### 5.4.1. IL PORTO SIDERURGICO

Attualmente il Centro Siderurgico dell'ILVA, grazie ad una specifica autorizzazione ministeriale gestisce in autonomia funzionale una gran parte del porto di Taranto. Tale gestione è il frutto di un'articolata programmazione che si è andata sviluppando negli anni e che ha portato alla razionale predisposizione di alcuni moli e sporgenti che prestano la propria opera al servizio degli impianti. Si tratta di scali per lo sbarco di carbone e minerali ferrosi e per l'imbarco di prodotti siderurgici.

Da un punto di vista progettuale si rammenta che nell'ambito di uno studio, realizzato dalla società Telos per conto dell'ILVA, si prevedeva, senza fare specifico riferimento alla sovracapacità degli impianti di Taranto, ad una movimentazione del carbone per conto terzi.

I volumi produttivi dello stabilimento richiedono materie prime per circa 18 milioni di tonnellate all'anno, in termini di minerali di ferro e di carboni necessari alla produzione di oltre 8 milioni di tonnellate di ghisa.

Parimenti si ricorda che da diverse parti è stata ipotizzata e discussa la possibili-

tà di realizzare, attigua allo stabilimento, una grande centrale elettrica.

#### 5.4.1.1. LA LOGISTICA INDUSTRIALE IN SENNO ALLA ATTIVITA' SIDERURGICA

E' interessantissimo rilevare che accanto ai tradizionali collegamenti (ramo tirrenico 3,2 milioni di t/anno, ramo adriatico, 800.000t/anno e flussi all' export 1,6 milioni di t/anno) l' ILVA sta attivando nuovi canali di trasporto che potrebbero rivelarsi interessanti per compensare i ritorni vuoti:

- la via diretta Taranto Lione (circa 400 km sul Rodano) con navi fluvio-marittime che consentirà di raggiungere il bacino sud della Francia
- la via Taranto Rouen, attraverso la Senna, per servire il nord della Francia
- il progetto per collegare Taranto all' Europa centro orientale attraverso il Mar Nero ed il Danubio. Si ricorda fra qualche anno questo fiume sarà collegato al Reno, proponendo così un'altra via d' acqua fra il Mediterraneo ed il Mare del Nord.

#### 5.4.2. IL PORTO PETROLI E I DEPOSITI COSTIERI

Un discorso assolutamente analogo a quello siderurgico va svolto per ciò che concerne il molo petroli e le aree dei depositi costieri ad esso asservite. Si ritiene che anche per queste aree non potranno avvenire a breve termine cambi radicali di destinazione.

Si ricorda che enormi quantità di greggio vengono scaricate quotidianamente, nel porto di Taranto, da superpetroliere che ormeggiano alle boe raccordate a terra con oleodotti ed ubicate in Mar Grande.

Essendo le scelte relative alla raffinazione del greggio scelte di politica nazionale e non riscontrandosi al momento nessuna volontà di creare nuove potenzialità di raffinazione non si riscontrano elementi tali da suggerire modifiche alle attuali destinazioni d' uso delle aree dedicate a queste attività.

Si ricorda solamente che di recente nelle aree della raffineria, e per sfruttare le acque calde dei propri impianti di raffreddamento, sono stati installati degli impianti per l'allevamento a terra di pesci per alimentazione.





## 6. LOGISTICA INDUSTRIALE E DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI

Rispetto al quadro locale, e con riferimento alla distribuzione fisica delle merci non siderurgiche, né petrolifere, ed alla logistica industriale possiamo dire che il porto di Taranto non è affatto estraneo ad un discorso di movimentazione di merci sul territorio circostante. Fra gli esempi significativi di movimentazioni specializzate dal porto si ricordano:

- la movimentazione di alcune carrozze ferroviarie per metropolitana, prodotte in Italia meridionale che sono state spedite regolarmente dal porto di Taranto
- il legname movimentato per conto della Feltrinelli, che possiede un magazzino ubicato presso il porto, sulla strada statale per Bari. Esso viene sbarcato da alcune navi che con cadenze regolari toccano Taranto
- il carbone sbarcato a Taranto per conto dell' Italcave, un'azienda tarantina che lo distribuisce ad alcuni grandi impianti termici del Mezzogiorno

- il pesce congelato il quale viene sbarcato regolarmente a Taranto e distribuito ad industrie alimentari del Mezzogiorno. Si tratta di una decina di sbarchi all'anno per un valore complessivo nel periodo di circa 12000 tonnellate.

Dal punto di vista globale del trasporto delle merci in campo mondiale osserviamo uno sviluppo accelerato che si accentuerà nei prossimi anni.

I centri smistamento merci, le nuove tecniche di comunicazione, l'unificazione del mercato europeo entro il 1993 e le nuove necessità di tipo logistico che esso comporta, rappresentano una sfida notevole per i porti italiani costretti ad aumentare la gamma dei servizi offerti.

Gli operatori del settore al fine di cogliere i fermenti che questo nuovo modo di concepire il porto offre hanno di recente costituito con sede a La Spezia l'Associazione dei Terminalisti Portuali, che raccoglie quegli operatori che vedono nel porto un terminale specializzato nel nodo della movimentazione merci mare/terra.

Lo sviluppo dei servizi logistici nei sistemi portuali ha riflessi sulla struttura dei costi industriali, diminuendo sia i costi di produzione che i costi di distribuzione della merce.

Questo perché un'efficiente servizio di logistica integrata al processo industriale e specializzato per settore merceologico consente di:

- diminuire le necessità di stoccaggio della merce (just in time)
- Ridurre il numero dei punti di distribuzione con la conseguente diminuzione dei costi di trasporti
- Concentrare la funzione di distribuzione in poche aziende specializzate con razionalizzazione di costi.

Quanto sopra esposto ha fatto sì che molte compagnie di navigazione stiano mutando il loro ruolo tradizionale da semplici trasportatori marittimi a quello di organizzatori di servizi logistici.

Ciò evidenzia un maggiore rilievo dato al trasporto intermodale, caratterizzato

da un più ampio traffico di merci utilizzando la tecnologia del container, il che rimodella agli scenari che condizioneranno l'attività portuale, esigendo una trasformazione operativa di non poco rilievo.

Il fattore strategico di questo processo di trasformazione è la necessità di vaste aree operative e di un hinterland economicamente significativo. Caratteristiche queste che si verificano nel Porto di Taranto.

Le trasformazioni strutturali non solo consentiranno una maggiore capacità d'impiego ma consentiranno di catturare buona parte del flusso di merce che si canalizzerà attraverso il traffico container.

In questo senso è opportuno verificare quali siano i fattori critici collegati alla funzione di magazzinaggio e distribuzione fisica delle merci ed alla funzione commerciale.

## 6.1. GLI ASPETTI LOGISTICI - SCALI ED AREE DEDICATI A FUNZIONI DI MAGAZZINAGGIO E DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI ED A FUNZIONI COMMERCIALI

L'integrazione di più attività aziendali coinvolte nella pianificazione, nella realizzazione e nel controllo dei flussi delle materie prime, dei semilavorati e dei prodotti finiti, costituisce il cuore di quella attività che si chiama distribuzione fisica delle merci ed è strettamente collegata con l'attività di gestione dei materiali aziendali.

Queste due attività si integrano nella la logistica industriale.

Previsione della domanda, programmazione della produzione e della distribuzione, approvvigionamento dei materiali, gestione delle scorte, servizio al cliente, movimentazione dei materiali, gestione ed espletamento degli ordini, fornitura di parti e servizi commerciali, scelta dell'ubicazione di impianti e magazzini, l'acquisizione, l'imballaggio, l'etichettatura, la gestione degli imballi a rendere, i trasporti, il magazzinaggio e lo stoccaggio, rappresentano le attività rientranti nella logistica industriale e nella distribuzione fisica delle merci.

Come usano pubblicizzare gli operatori specializzati nel magazzinaggio conto terzi "Il miglior modo di gestire un magazzino é non avere il magazzino".

E' utile ricordare che le attività connesse con la logistica industriale, vale a dire trasporti, movimentazioni interne, stoccaggi e gestione delle scorte influenzano sostanzialmente l'economia di una nazione e che i relativi costi complessivi rappresentano una percentuale significativa del prodotto interno lordo: questa percentuale può essere valutata in termini del 25-30% e probabilmente si tratta di una valutazione per difetto. Di questa percentuale la quota del pnl riservata ai meri costi di trasporto è invece del 4,5-5%.

Pertanto un porto specializzato nella logistica e nella distribuzione trova davanti a se una nicchia di mercato piuttosto ampia. Come si riferisce nella parte 3. del presente lavoro, una scelta operativa in questo senso é la direzione intrapresa dai più importanti porti europei.

Si tratta di un servizio che ha proiezione su altri paesi mediterranei come poten-

ziale utenti. Ecco qui la particolare importanza che esso comporta.

Il passaggio dalla semplice fornitura di servizi di trasporto che va dal più articolato servizio door to door a servizi più segmentati e personalizzati é la nuova impostazione strategica che sta adottando il settore portuale.

Quando si parla di distribuzione fisica conto terzi si fa riferimento ad aziende specializzate che assumono il compito di svolgere un completo servizio di distribuzione, dal ricevimento dei prodotti al relativo stoccaggio ed infine alla distribuzione fisica degli stessi su rotte e mercati, anche molto vasti che, per il porto di Taranto, potrebbero essere tutte le aree rivierasche del Mediterraneo, con particolare riguardo per quelle africane ed asiatiche, i paesi del Corno d' Africa, i paesi dell' Europa continentale e quelli dell' Estremo Oriente oltre Suez.

Per far ciò, le strutture portuali debbono consentire alle aziende specializzate di fornire una vasta gamma di servizi ausiliari al trasporto. Esse si stanno diffondendo molto in Europa ed esempi molto significativi sono presenti anche in Italia.

La natura dei servizi resi è stata illustrata al precedente punto 3.3.

Si rammenta per completezza espositiva che questi servizi integrati di logistica industriale possono riguardare come più spesso accade i "prodotti finiti" delle aziende industriali, comprensivi delle loro parti e dei pezzi di ricambio, ma possono anche riguardare la fornitura delle "materie prime" e dei "semilavorati". In questo caso il cliente fruirà di questi servizi per una più razionale gestione delle scorte di materie prime ed in genere dei propri acquisti ed approvvigionamenti.

La centralità mediterranea del porto di Taranto la sua collocazione come terminale del corridoio plurimodale adriatico costituiscono indubbiamente un punto di forza per questo sviluppo del porto stesso.

D'altra parte l'estensione delle politiche di intervento nel Mezzogiorno potrebbero incentivare questo tipo di servizi.

Come si è detto, il porto sta acquisendo sempre di più il ruolo di area privilegiata dove compiere quel' importante segmento dell' attività produttiva rappresentata dalla distribuzione fisica delle merci e dei prodotti. Questo vuol dire che il porto non é più il luogo dove si realizza un segmento dell' itinerario percorso da un certo bene ma vuol dire che il porto sta divenendo il punto dove un' industria

può fare pervenire, raggruppati i propri prodotti, per poi ivi separarli e distribuirli in varie direzioni.

Nei porti che movimentano merci varie troviamo magazzini e scali specializzati di vario tipo. Ogni categoria merceologica ha le proprie esigenze sia logistiche che tecnico-strutturali.

Si pensi ai cereali, caffè, tè, zucchero, oli e grassi, prodotti tessili e filati, tabacco, automobili e loro pezzi di ricambio, potassio ed altri fertilizzanti, zolfo, cemento, prodotti chimici, caolino, argille, silicio, rottami metallici e vetrosi, frutta tropicale, carne, pesce e prodotti caseari.

In essi possono essere necessari cisterne per il vino, tettoie per il legname e la carta, magazzini per una vasta gamma di prodotti che richiedono un trattamento speciale in termini di temperatura, umidità o ventilazione.

## 6.2 MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI - DATI QUANTITATIVI GENERALI

La ipotesi sottesa al presente lavoro, che qui si è voluta verificare, è che specializzazione e prestazioni che creino valore aggiunto rappresentano i punti di forza per lo sviluppo di una nuova portualità. Se questo è vero per tutti i tipi di merci movimentate lo è anche per le merci alla rinfusa e le granaglie.

Questo tipo di movimentazione va disaggregato in diversi tipi di rinfusa al fine di valutare per ognuno di essi potenzialità e fattibilità.

Anche in questo caso vi sono delle realtà presenti nel porto di Taranto delle quali occorre tenere conto. Taranto è sicuramente fra i primi porti italiani per le merci alla rinfusa. Le rinfuse solide cui si fa riferimento sono il carbone ed i metalli ferrosi, le rinfuse liquide sono i prodotti petroliferi.

Partendo da queste realtà si devono valutare le possibilità di creare nell'area altre movimentazioni alla rinfusa, quali potrebbero essere la creta per le lavorazioni ceramiche o il caolino per la produzione delle porcellane e quale componente per la fabbricazione della carta.

Le scelte operative in questo campo sono difficili e condizionate da fattori tecnologici ed ambientali; si pensi, ad esempio, che per la movimentazione del caolino si sta passando dalla movimentazione in polvere alla più pulita movimentazione in pasta.

La movimentazione e lo stoccaggio di merci alla rinfusa, con un non molto elevato rapporto volume valore aggiunto rappresenta in genere un grosso investimento se si tratta di movimentare grandi quantità con sistemi pneumatici quali i succhiatori o se si tratta di movimentare la saccheria con scivoli od altre attrezzature similari.

Comunque il costo di movimentazione per tonnellata delle merci alla rinfusa è inferiore a quello di altri tipi di merci.

Per le rinfuse alimentari ed industriali e per il concime, è possibile prevedere un'attività di confezionamento in sacchi o scatole preliminare all'attività di distribuzione sul mercato. Il confezionamento in questo caso conferirà valore ag-

giunto alle merci giunte nel porto di Taranto.

Là logistica delle merci varie non può avvenire in forma generalizzata ma solo in forma specializzata per ogni singola tipologia di prodotto.

Ciò significa, ad esempio, ricevere container contenenti un uniforme tipologia di beni e farli ripartire, per destinazioni varie, con prodotti della stessa azienda ma con una differente ripartizione dei singoli articoli in essi contenuti.

Ma vuole dire anche fare la lavorazione finale di alcuni prodotti, quale il testing ed i collaudi o l'assemblaggio con componenti che è più facile trovare nel porto che nel paese di origine.

In questo ambito si ritiene fattibile sviluppare a Taranto alcuni scali specializzati quali, fra l'altro, scali per navi gasiere, una attrezzatura per navi porta carichi pallettizzati, per la movimentazione privilegiata di automobili, prodotte nell'area di influenza del porto o provenienti dall'estero. Tali scali devono essere corredati di magazzini specificamente progettati e realizzati per diverse tipologie di merci.

Nelle sezioni seguenti si procederà a verificare quali attività di logistica e distribuzione fisica e commerciali possono svolgersi nel porto di Taranto.

Lo schema di analisi utilizzato é quello di individuare le potenzialità all'interno delle tipologie merceologiche più significative dal punto di vista economico nell'hinterland che interessa il porto di Taranto.

L'analisi quantitativa relativa ad ogni singola tipologia di merce è oggetto di uno specifico allegato al presente lavoro. In esso sono individuati i dati quantitativi di ogni singola classe merceologica suddivisi per singola tecnologia di trasporto:

- rinfuse liquide
- rinfuse solide
- merci varie
- merci varie refrigerate
- automobili.

Un primo aspetto interessa lo studio della struttura merceologica che caratterizza l'attività di "Magazzini conto terzi" e della problematica connessa (sia per quanto riguarda i magazzini "asciutti" che per i "frigoriferi").



Il quadro di riferimento è completato con un'analisi della domanda del settore, dalle prospettive e dai fattori critici.

In tale modo si ritiene di fornire agli operatori del settore elementi utili per instaurare i detti servizi nel Porto di Taranto.

La seconda parte della presente sezione riguarda l'analisi dei flussi di merce, con particolare attenzione al commercio estero nell'area d'interesse del Porto di Taranto, quale riflesso della struttura economica regionale, al fine di valutare le potenzialità settoriali in termini di necessità di servizi e di utilizzo della struttura portuale.

A tale fine si è realizzata una dettagliata analisi statistica divisa per merci e per regione (scegliendo fra quelle che possono interessare il porto di Taranto) con particolare attenzione verso il flusso di merce che interessa la rotta mediterranea (compresa la rotta Pacifico-Mediterraneo).

Le caratteristiche che assume la funzione industriale e commerciale del Porto moderno, e l'evoluzione dei flussi delle merci verso un crescente utilizzo del trasporto intermodale (lo stesso oggetto, in genere inserito in containers, viaggia in mezzi di varia natura, cioè navi, treni, camion, ecc.) esigono una struttura portuale integrata sia al processo produttivo che commerciale, con caratteristiche fisiche e gestionali che in buona misura riflettono esigenze simili a quelle attualmente osservabili nel settore dei "Magazzini e depositi conto terzi", adattate alla gestione portuale.

Analizzando le problematiche del ramo, che includono anche la gestione dei porti, si potranno identificare gli aspetti rilevanti al fine di impostare una adeguata risposta della struttura portuale alle esigenze dell'industria in termini di offerta di servizi.

Considerando che la grande protagonista del commercio mondiale via mare sarà, nei prossimi anni, la direttrice fra l'Europa e l'Estremo e Medio Oriente, a causa del grado di complementarità esistente fra i due mercati, lo sviluppo di un Porto, moderno da un punto di vista tecnologico e gestionale, sono una opportunità per Taranto.

Nel 1990 le merci trasportate su questa rotta hanno fatto registrare incrementi fra il 12% ed il 18%, contro una crescita media del commercio mondiale del 3%

## 6.3. ANALISI DEL MERCATO DEI SERVIZI LOGISTICI

### 6.3.1 MAGAZZINI E FRIGORIFERI PER CONTO TERZI

La funzione dei magazzini deposito conto terzi ha registrato una trasformazione radicale. Insieme al settore dei trasporti é diventatoa una componente di rilievo nel processo produttivo ed un elemento chiave del processo distributivo.

Le esigenze iniziali del settore si collegavano alle esigenze di stoccaggio di merce da parte delle industrie locali, quindi riflettevano la struttura economica regionale.

Come luoghi di raccolta si caratterizzano per l'utilizzo di vaste aree scoperte (2/3 del totale) e di mezzi di sollevamento un tempo manuali e poi progressivamente meccanizzati.

La incidenza dei costi finanziari sullo stoccaggio di merce, il decentramento produttivo, la riduzione dei cicli produttivi e l' esigenza di una risposta tempestiva alle necessità del mercato, con il minor costo possibile, hanno prodotto la trasformazione del ruolo dei magazzini e tale trasformazione è ancora in evoluzione.

L'iniziale funzione di deposito e raccolta perde progressivamente importanza e il settore si orienta alla maggiore generazione di valore aggiunto attraverso l'offerta di servizi di lavorazione polivalente per la industria. In generale si passa successivamente alla specializzazione settoriale fino a far diventare i magazzini