

CONVEGNO

ente promotore: Comitato di Coordinamento per i Porti del
Mediterraneo Nord-Occidentale

TEMA

1^a assemblea generale
del Comitato

data: 13-15 settembre 1976

luogo: Tolone e Marsiglia

3334

osservazioni:

"I PORTI DEL MEDITERRANEO NORD-OCCIDENTALE: 5. ASSEMBLEA GENERALE"
Comitato di coordinamento per i porti del Mediterraneo Nord-Occidentale"
Marsiglia/Tolone, 13-15/IX/1976

- (1) programma e lista dei partecipanti
- (2) Cooperation entre ports
Caillol, R. : "Evolution des types de navires dans le cabotage Mediterranee"
Molinas, A. : "Comunicaciones intermediterraneas"
Sicard, R. : "Aides radio-electriques a la navigation en Mediterranee"
Annexe: "Recensement des systemes et de materiels existant dans le domaine des aides cooperatives a la navigation et exploites directement par le navire"
- (3) Evolution des procedures reglementaires et commerciales dans les echanges extérieurs maritimes
Auberlinder, M. : "Presentation du projet 'TRIM'"
Carre, R. : "Activite de la Commission Douaniere"
De Paolis, P./Valbuona, P. : "Conferences di linee Mediterraneo Nord-Occidentale oltre Suez. Coordinamento della Nomenclatura tariffaria dei noli"
Annexe: "TRIM - Traitement des Informations Maritimes"
- (4) Developpement economique de la Mediterranee
Aliboni, Roberto: "Aggregazione e disaggregazione nel Mediterraneo: i rapporti regionali e il contesto internazionale"
Caillol, R. : "Le developpement economique de la Mediterranee Nord-Occidentale"
Genco, Pietro/Maccio, Marco/Vallega, Adalberto: "L'economia marittimo-portuale in una prospettiva di cooperazione Mediterranea: lineamenti di una proposta di ricerca"
Vusai, S. : "Collaborazione mediterranea e porti insulari"
- (5) Centro Studi Unione delle Camere di Commercio della Liguria: "Struttura demografica e socio-economica dell'area Mediterranea (elaborazioni grafiche)"



COMITE DE
COORDINATION
DES PORTS DE LA
MEDITERRANEE
NORD-OCCIDENTALE

V^e ASSEMBLEE GENERALE

TOULON-MARSEILLE

13-14-15 Septembre 1976

COMITE DE COORDINATION DES PORTS DE LA MEDITERRANEE
NORD-OCCIDENTALE

V° ASSEMBLEE GENERALE

DELEGATION FRANÇAISE

done
10
(1)

M. D'ORNANO, Ministre de l'Industrie et de la Recherche

- M. BASTARD, Directeur des Ports Maritimes et Voies Navigables
M. BETOUS, Président de l'U.P.A.C.C.I.M., Président honoraire
du C.C.P.M.N.O., du P.A.M. et de la C.C.I.M.
M. FEUILLOLEY, Préfet du Var
M. PRUNIERAS, Directeur des Phares et Balises
M. ROCHEREAU, ancien Ministre, Président de l'A.G.P.F.
Mlle ROZES, Sous-Directeur des Ports Maritimes et Voies Navigables
M. TARDY, Préfet Maritime de Toulon
M. SALMOCHI, Directeur Général Adjoint des Douanes à Paris
M. FABRE, Maire de Bandol
M. GIOVANNINI, Député-Maire de la Seyne-Sur-Mer

- M. ANGLEZY, journaliste (Objectif Sud)
M. ARNAL, Vice-Président de la C.C.I. du Var
M. ARRIGHI, Directeur Régional des Douanes
M. BARRET, Chargé de Mission au Sesame (DATAR)
M. BECKER, Douanes à Marseille
M. BERTHIER, Administrateur du P.A.M., Président de la C.C.I. Arles
M. BOISSEREINQ, Directeur Général du P.A.M.
M. BONFILS, Président de la C.C.I. de Sète
M. BAUCHE, Mission Régionale
M. BOUCHET, Directeur du G.R.E.S.I.
M. BOYADJIS, Directeur de Sud Cargos
M. BLUM, Président du P.A.M., Vice-Président du C.C.P.M.N.O.
M. CAILLOL, Secrétaire de la Délégation française du C.C.P.M.N.O.
M. CALPAXIDES, Président de la C.C. I. Hellenique à Marseille
M. CANGARDEL, Président Directeur Général de l'U.I.M.
M. CHIGNARD, Port Autonome de Marseille
M. COUILLIOT, Président de la C.C.I. de Toulon
M. COURAU, Président honoraire de la Cie Fabre
M. D'ANELLA, Secrétaire Général du Comité d'Expansion Economique
des B.D.R.
M. DANSETTE, Secrétaire Général de la SOME CIN
M. D'ANTEN, Marine de Toulon
M. DE DIETRICH, Comité Central des Armateurs de France
M. DICHON, Directeur des Equipements de Fos (P.A.M.)
M. DUBOREL, Secrétaire Général de la C.C.I. de Nice
M. EUDE, Administrateur en Chef des Affaires Maritimes de Toulon
M. Paul FABRE, Président du Comité Régional d'Expansion Economique
M. FONTANA, Directeur des Ports et Aérodrômes (C.C.I. du Var)
M. GOUX, Laboratoire de Conjoncture et de Prospective
M. GRANDMANCHE, C.C.I. de Toulon, représentant la C.R.C.I. Provence
Côte d'Azur
M. GRANJON, Président de l'U.P.I.M.

M. GUITTARD, C.C.I. de Perpignan
M. HORN, Chef du Service des Relations Publiques (P.A.M.)
M. HOULLEVIGUE, Directeur Général de la C.C.I.M.
M. JANVIER, économiste
Mme KLETZLEN, Secrétaire de la Présidence du P.A.M.
M. LAFEUILLE, Directeur de l'Agence Fabre S.G.T.M. Marseille
M. LASON
M. LATIERE, Secrétaire Général de la C.C.I. du Var
M. LE BARS, Président de l'Association des Agents et Consignataires de Navires
M. LECA
M. LICCIARDI, Président de la C.C.I. italienne à Marseille
M. MARMORA, Consul de Grèce
M. MASSELIN, Agent général des Messageries Maritimes
M. MOREL, Laboratoire de Conjoncture et de Prospective
M. MOULIN, Agence Fabre S.G.T.M. à Marseille
M. PASCAL, Douanes à Marseille
M. PELLAS, Agence Maritime Générale
M. PEPINSTER, Directeur de l'Union Maritime
M. PETIT, Administrateur du P.A.M.
M. R. PHELIPEAU, Président du Groupement des Usagers du Port de Toulon
M. PHELIPEAU, courtier maritime à Toulon
M. PIETRI, Directeur des Affaires Maritimes à Marseille
M. PLAISANT, Secrétariat Maritime International
M. PFISTER, Ministère de la Qualité de la Vie
M. POMIES, Inspecteur Principal des Douanes à Toulon
M. PUCCIARELLI, journaliste (La Marseillaise)
M. PINEDE, I.U.T. à Marseille
M. PICHOT, O.R.E.A.M.
M. POUDEVIGNE, Chef du Pilotage à Marseille
M. POLLIER, journaliste (Journal de la Marine Marchande)
M. REBOUL, journaliste (L'Antenne)
M. REMOND, Directeur Commercial (P.A.M.)
M. REY, Trésorier Payeur Général
M. RIBOUCHON, Directeur Régional des Douanes
M. RICHER, Chef du Service Maritime de la C.C.I. du Var
M. ROCHET, Directeur des Chantiers Navals et Industriels de la Seyne
M. RUHLMANN, Membre du Conseil d'Administration du P.A.M.
M. RICHARDSON, Président du Bureau Régional d'Industrialisation
M. SAINT-ANDRE, I.P.C., Equipement des Bouches-du-Rhône
M. SAUVAGE, C.C.I. du Var
M. SAUTOT, Commandant du Port de Toulon,
M. SICARD, Commandant du Port Autonome de Marseille
M. SUDER, Ingénieur Général, Directeur des Travaux Maritimes au Port Militaire de Toulon
M. SCHUTZ, Président de l'U.R.M.E.F.
M. SERRIS, Agent Maritime à Port-St-Louis-du-Rhône
M. TERRIN, P.D.G. de la S.P.A.T., Membre du C.A. du P.A.M., Membre de la C.C.I. de Marseille
M. TOMCZAK, journaliste (Revue de la Navigation fluviale européenne)
M. TREDE, Directeur Régional de la S.N.C.F. à Marseille
M. TRUAU, Président du Syndicat des Pilotes de Marseille
M. VIBOREL, Secrétaire Général de la Chambre de Commerce des Alpes Maritimes
M. VILLARIET, I.P.C., Directeur de l'Equipement du Var

COMITE DE COORDINATION DES PORTS DE LA MEDITERRANEE
NORD-OCCIDENTALE

V° ASSEMBLEE GENERALE

DELEGATION ITALIENNE

M. ALIBONI, I.A.I. Rome
M. ARECCO, C.C.I. de Savone
M. BALLETO, Gagliari
M. BINELLO, Port Autonome de Savone
M. BORACCHIA, Pt de la Chambre de Commerce de La Spezzia
M. CALEO, Pt de la Chambre de Commerce de Marina di Carrara
M. CANGINI, Pt de la Section Maritime de la Chambre de Commerce
de La Spezzia
M^{me} CORRIAS, Cagliari
M. CUCCI, Cie de Navigation Italia (Gênes)
M. DAGNINO, Président du Consortium Autonome du Port de Gênes,
Président du C.C.P.M.N.O.
M. DESIDERI, journaliste (Communauté Portuaire de l'Adriatique)
M. DE PAOLIS, Secrétaire Général du C.A.P. de Gênes, Secrétaire
de la délégation italienne au C.C.P.M.N.O.
M. FAZZI, Chambre de Commerce de Marina di Carrara
M. FRANCESCHINI, Cie de Navigation Tirrenia
Mme GARAVENTA, Secrétaire de la Présidence du port de Gênes
M. GENCO, I.L.R.E.S. à Gênes
M. GORI, Pt de S.A.S. à Gênes
M. LEGNANI, Vice-Pt de la Station de Pilotage de Gênes
M. LO TORTO, Chambre de Commerce de Marina di Carrara
M. MACCIO, I.L.R.E.S. à Gênes
M. MACCHIAVELLI, Chambre de Commerce de La Spezzia
M. MANZINI, Chambre de Commerce de Parme
Mme LECCOLI-GUALCHI, Centre d'Etudes de la C.C. de Gênes
M. MIGLIORINI, Président du P.A. de Savone
M. MORELLI, Sté Montedison à Milan
M. MURGIA, Président du P.T.M. à Cagliari
M. MUTI, Cagliari
M. ORLANDO, C.A.P. de Gênes
M. PAITA, Chambre de Commerce de La Spezzia
M. PESCE, Gênes
M. PESCETTO, C.A.P. de Gênes
M. RAGAGLINI, C.C.I. de Marina di Carrara
M. RAVEDATI, Secrétaire Général de la C.C.I. de Gênes
M. RAVERA, Secrétaire Conférence à Savone
M. RICOTTA, Chambre de Commerce de Turin
M. SECCHI, Cie de Navigation Tirrenia
M. SPALLAROSSA, Association des Usagers du port de Gênes
M. SIBILLE, Président de la C.C.I. d'Impéria
M. USAI, Président de la C.C.I. de Cagliari
M. VALBUONA, C.A.P. de Gênes
M. VALLEGA, Université de Gênes
M. VESIN, Président du Syndicat des Transitaires de Gênes
M. VIALA, C.C.I. d'Impéria.
M. RUGGERO, Cie de Navigation Tirrenia

COMITE DE COORDINATION DES PORTS DE LA MEDITERRANEE
NORD-OCCIDENTALE

V° ASSEMBLEE GENERALE

Délégation espagnole

M. F. BERENGUER BOTIJA, Directeur des Phares et Balises à Madrid
M. G. CASSINELLO CORTES, Directeur de la Navigation, Secrétariat
de la Marine Marchande à Madrid
M. F. BROSÀ PALAU, Directeur Général, Ministère de l'Industrie
Délégué à Barcelone

M. ARBOS, Port de Barcelone
M. BLAY MIRO, stevedore à Barcelone
M. CARDONA DELCLOS, journaliste
Castellon : M. le Directeur du Port
M. DALAC, Directeur du Port de Tarragone
M. FREIJAL, Chambre de Commerce Franco-espagnole à Marseille
M. GUARDANS-VALLES, Président de la Junta du Port de Barcelone,
Vice-Président du C.C.P.M.N.O.
M. GISPERT, Chambre de Commerce de Barcelone
M. IVARS, journaliste
M. JANE MORERA, Chambre de Commerce de Tarragone
M. MOLINAS, Membre de la Chambre de Commerce de Barcelone, et de
la Junta du Port de Barcelone, secrétaire de la
délégation espagnole du C.C.P.M.N.O.
M. MALDONADO, Douanes de Barcelone
M. MUNTEIS, Sous-directeur du port de Barcelone
M. MATAS JANET, Chambre de Commerce de Palamos
M. NADAL, Président du Port de Tarragone
M. ORTEGO, Administrateur Douanes de Barcelone
M. PALLARES, Chambre de Commerce de Tarragone
M. PRIETO-MORESI, Directeur du port de Barcelone
M. RIBERA CASAMADO, Chambre de Commerce de Palamos
M. ROIGT GIRAL, Vice Président de la Chambre de Commerce de
Barcelone
M. SALA-AMAT, stevedore à Barcelone
M. J. TORRES, port de Barcelone
M. TOSSAS, port de Barcelone
M. VILAR HUESO, Directeur du port de Valence

° °

AUTRES INVITES

M. IVANOV, S.A.G.M.A.R. à Paris
M. NAANA Nourredine, U.A.P.N.A. à Tunis
M. VAN DEN BOSSCHE, journaliste (Lloyd Anversois)
M. ZALEPOUKHINE, Morflot à Gênes.

COMITE DE COORDINATION DES PORTS DE LA MEDITERRANEE
NORD-OCCIDENTALE

V° ASSEMBLEE GENERALE

TOULON - 13 et 14 Septembre 1976
MARSEILLE-15 Septembre 1976

ORDRE DU JOUR DES SEANCES DE TRAVAIL

Lundi 13 Septembre 1976 -

16 heures - Ouverture de l'Assemblée Générale par M. Giuseppe DAGNINO, Président général du Comité, Président du Consortium Autonome du port de Gênes.

1^o séance de travail : Thème : Coopération entre ports.

Présidence : M. Ramon GUARDANS-VALLES, Vice-Président du C.C.P.M.N.O., Président de la Junta du Port de Barcelone.

Exposés :

1/- Les communications interméditerranéennes

M. Alfredo MOLINAS-BELLIDO
Secrétaire de la délégation espagnole
Port de Barcelone

2/- Evolution de la flotte en Méditerranée

M. Roger CAILLOL
Secrétaire de la délégation française
Port Autonome de Marseille

3/- Compte rendu des travaux de la Commission Mixte du C.C.P.M.N.O et U.A.P.N.A. (Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique).

M. NOURREDDINE NAANA

4/- Les aides radio-électriques à la navigation

Commandant SICARD
Port Autonome de Marseille

5/- Conclusions par le Président GUARDANS-VALLES.

.../...

Mardi 14 Septembre 1976 -

9 H.30 - 2° séance de travail -

Thème : Evolution des procédures règlementaires et commerciales dans les échanges extérieurs maritimes

Présidence : M. Pierre BLUM, Vice-Président du C.C.P.M.N.O., Président du Port Autonome de Marseille.

Exposés :

- 1/- Les procédures douanières d'exportation dans les ports méditerranéens.
M. CARRE, Chef du Service Interrégional des Douanes à Marseille
- 2/- Harmonisation des nomenclatures tarifaires des conférences.
M. VALBUONA (Gênes)
- 3/- Présentation du projet TRIM
M. AUBERLINDER (Marseille)
- 4/- Conclusions par le Président BLUM.

14 H.30 - 3° séance de travail -

Thème : Développement économique de la Méditerranée.

Présidence : M. Giuseppe DAGNINO, Président général du C.C.P.M.N.O., Président du Consortium Autonome du port de Gênes

Exposés :

- 1/- Exposé de l'Istituto Affari Internazionali, Roma
M. R. ALIBONI, Directeur de la Recherche
- 2/- Exposé du Groupe de Recherche sur les structures industrielles (GRESI)
M. BOUCHET
- 3/- Le développement économique de la Méditerranée et les ports de la Méditerranée Nord-Occidentale
R. CAILLOL
- 4/- L'économie maritime portuaire dans une perspective de coopération méditerranéenne (proposition de recherche)
MM. GENCO, MACCIO, VALLEGA.
- 5/- Conclusions par le Président DAGNINO.

Mercredi 15 Septembre 1976 -

15 H.30 - Séance de clôture présidée par M. Michel d'ORNANO, Ministre de l'Industrie et de la Recherche

(2)

Séance du 13 septembre 1976 (après-midi)

COOPÉRATION ENTRE PORTS

EVOLUTION DES TYPES DE NAVIRES DANS LE CABOTAGE MEDITERRANEEN

(R.Caillol)

L'évolution rapide des techniques de transport maritime a des répercussions importantes sur l'importance et l'agencement des installations portuaires destinées à satisfaire des besoins nouveaux. Si l'on connaît assez bien les tendances actuelles de cette évolution, il est plus difficile d'en imaginer maintenant les résultats finaux une fois que la situation sera plus ou moins stabilisée. Aussi les ports sont confrontés à des choix difficiles quand ils doivent concevoir de nouvelles installations adaptées à un avenir dont l'image est assez floue.

Cela est particulièrement vrai pour les équipements portuaires destinés au cabotage méditerranéen parce que l'accroissement considérable des échanges extérieurs dans cette région du monde a rendu caduques ou insuffisantes les infrastructures portuaires conçues ou dimensionnées pour un passé révolu.

Les ports éprouvent donc le besoin de connaître les projets des armateurs puisque leurs décisions concrétisent finalement l'évolution des techniques de transport maritime.

En ce domaine, la présente note se contente de rassembler dans trois paragraphes les éléments recueillis auprès des principaux armements méditerranéens (algérien, espagnol, français, italien et tunisien) grâce à la collaboration efficace des membres du C.C.P.M.N.O. et de l' U.A.P.N.A. :

1°) Quels sont les critères du choix d'un navire ?
(coût, qualité de service, situation du marché et des ports,
etc)

2°) Comment ont évolué et vont évoluer les trois types
principaux de navires en Méditerranée (conventionnel, porte-
conteneurs, Ro/Ro) en ce qui concerne leurs caractéristiques,
leur taille et leur mode d'utilisation.

3°) Comment ces navires sont exploités par rapport
aux modes d'exploitation actuels ?

I°) CRITERES DE CHOIX D'UN NAVIRE -

1-1) Le coût -

Le recours de plus en plus fréquent aux navires à ma-
nutention horizontale constitue actuellement la caractéristi-
que la plus importante de l'évolution des techniques de
transport en Méditerranée, bien que le coût des Ro/Ro soit
beaucoup plus élevé que le coût des navires conventionnels
correspondants. A titre d'exemple, l'affrètement d'un navi-
re de 1.500 DWT serait :

- pour un conventionnel de 1.000 \$ par jour;
- pour un Ro/Ro de 3.500 \$ par jour.

Comment peut s'expliquer une différence aussi impor-
tante ??

Notons tout d'abord que, à tonnage identique, le
Ro/Ro offre un volume plus élevé, ce qui le rend particuliè-
rement adapté au transport des marchandises diverses de faible
densité, mais justifie également des coûts de construction
plus élevés quel que soit l'état du marché.

Mais, plus que les caractéristiques techniques, l'abondance de la demande explique sans doute la cherté actuelle des Ro/Ro. Il est donc vraisemblable qu'une certaine saturation de celle-ci par une offre abondante susceptible d'intervenir à moyen terme aurait des conséquences non négligeables sur les prix d'affrètement des navires Ro/Ro.

Mais la cherté des navires à manutention horizontale ne semble pas rebuter outre mesure les armateurs qui commandent des Ro/Ro quand ils commandent des navires neufs même parmi ceux qui se déclarent le plus attaché aux navires conventionnels.

1-2) Qualité des services -

Parmi les trois types de navires (conventionnel, porte-conteneur et Ro/Ro) qui fréquentent la Méditerranée, le porte-conteneur de petite taille et auto-déchargeant semble à priori le mieux adapté à l'évolution du trafic. En effet, moins cher que le Ro/Ro -notons, en particulier, que l'amortissement d'un conteneur est environ trois fois moins élevé que l'amortissement d'une remorque routière- il peut se contenter d'un équipement portuaire relativement réduit ou accoster dans des ports secondaires de façon à éviter les longues attentes dans les ports principaux. En fait, la gestion des parcs à conteneurs et la nécessité de disposer d'un outillage spécialisé pour la manutention des conteneurs à l'intérieur des terres constituent des entraves importantes et, semble-t-il redhibitoires à la généralisation de ce mode de transport.

Le navire conventionnel, le plus économe à priori, est en revanche inadapté à la situation actuelle de la plupart des ports de la Méditerranée Orientale et subit la plupart du temps de longues attentes qui réduisent à zéro l'économie toute théorique du coût du transport maritime à proprement parler.

.../...

Reste donc le Ro/Ro. On notera tout d'abord que la manutention horizontale évite le plus souvent les avaries aux palettes et engins roulants (voitures, tracteurs, etc..) qui constituent désormais le conditionnement selon lequel s'effectue la plupart des échanges avec les pays du Sud de la Méditerranée.

Mais la caractéristique essentielle de ce navire est qu'il constitue un outil anti-port.

D'abord conçu pour accélérer les rotations sur les distances maritimes courtes et donc accroître la capacité de transport des navires, le Ro/Ro s'est étendu peu à peu depuis 1970, en Méditerranée, sur des distances plus longues où théoriquement l'importance de la durée du séjour dans les ports, si elle est normale, décroît en raison inverse de la durée du trajet maritime.

Deux raisons expliquent cette extension :

1°) Eviter l'accroissement incessant des coûts de la manutention dans les ports, et en ce domaine, il est vraisemblable que les pratiques actuelles de la main d'oeuvre portuaire ont une limite technique.

2°) Et, surtout, résoudre le problème de l'encombrement des ports arabes.

L'insuffisance des équipements portuaires des pays arabes est sans doute passagère. L'exemple récent de Tripoli le montre, mais il aura sans doute constitué la cause d'une modification irréversible des techniques de transport maritime en matière de cabotage, comme la première fermeture du Canal de Suez le fut pour les pétroliers.

En outre, le Ro/Ro résout maints problèmes de qualification de main d'oeuvre et de gestion portuaire réclamant sans doute pour leurs solutions beaucoup plus de temps que la construction des quais.

1-3) Autres facteurs -

Le développement du Ro/Ro intégral est entravé actuellement par les réglementations douanières ou routières, c'est ainsi qu'il n'y a ni de convention Tir, ni d'accords routiers entre la France et l'Algérie. Dès lors, faire transiter des trailers de Paris à Blida par exemple est intéressant sur le parcours français, mais l'intérêt du trailer disparaît dans la mesure où celui-ci doit être déposé sur les quais d'Alger. En Tunisie, les choses sont plus faciles ainsi qu'en Egypte.

Au Proche-Orient, la situation paraît confuse. Il semble qu'il soit possible de remplacer les plaques d'immatriculation sur les remorques routières pour qu'elles puissent transiter à travers un certain nombre de pays arabes. A ce titre là, la plaque minéralogique du koweït serait très recherchée car elle permet le passage dans tous les pays du Proche et du Moyen-Orient.

En bref, la technique du Ro/Ro implique l'élaboration d'une réglementation internationale facilitant ou autorisant la circulation d'engins routiers étrangers aux pays qui les reçoivent.

D'un autre point de vue, la crise de la construction navale est susceptible de favoriser, grandement le Ro/Ro. Cela est vrai en France dans le cadre du plan de relance de l'armement (prime d'équipement de 25 % et déduction fiscale de 10 % pour les commandes passées avant le 31 Décembre 1975). On attend des mesures analogues en Espagne.

.../...

2°) LES TYPES DE NAVIRES ET LEUR EVOLUTION -

2-1) Navires porte-conteneurs -

La plupart des armements rencontrés ne songent pas aux navires porte-conteneurs. Tout d'abord, parce que le trafic n'est guère conteneurisable et ensuite parce qu'il implique un certain type d'organisation commerciale que de nombreux armateurs se refusent à envisager.

Mais la réussite du conteneur est liée, sauf cas spécifique, à un réseau de commercialisation et à la disponibilité dans l'hinterland d'engins de manutention compatibles avec son utilisation. C'est pourquoi les auxiliaires de transports européens disposant d'un réseau d'agence étendu ont pu utiliser systématiquement cette technique avec succès. Il s'agit par exemple de MERZARIO dont le transit était l'activité d'origine et qui peu à peu s'est intéressé au transport maritime et qui est devenue actuellement une entreprise intégrée qui contrôle de bout en bout la chaîne de transport. Mais il est révélateur qu'après avoir utilisé des navires autodéchargeant du type TARROS qui avaient été conçus pour ses besoins propres, elle affrète ou commande actuellement des navires ro/ro de plus grande taille, à plat pont permettant le chargement en manutention horizontale des conteneurs avec les moyens du bord mais aussi des remorques et des charges roulantes.

Les autres compagnies qui utilisent les navires porte-conteneurs (Mini Line, Medtainer et Orientainer jusqu'à l'arrêt de son service) utilisent également des navires autodéchargeants. Il en sera de même pour l'Adriatica qui fait modifier un de ses navires conventionnels en N.P.C. et qui, après bien des hésitations, a décidé d'installer à bord des moyens de levage.

En l'état actuel des choses, la technique conteneurs semble principalement concerner l'accès des pays du Moyen-Orient (Iran, Irak, Koweït, Arabie Séoudite) via les ports

méditerranéens, ou les ports d'Arabie Séoudite au départ des ports français ou italiens ou de ceux du Nord-Continent (RECONLINE, CAMEL, etc)

La seule inconnue en ce domaine reste le choix de l'armement arabe. Plusieurs d'entr'eux étudient attentivement ce problème, mais rien ne permet de penser qu'ils choisiront le navire entièrement porte-conteneurs alors que le conteneur chargé sur remorque dans des navires Ro/Ro semble donner satisfaction aux besoins actuels. Seule jusqu'à présent, la COMANAV vient de mettre en service trois N.P.C. de 150 TEU de la série OUEZZANE qui ne sont pas auto-déchargeants.

A priori, sans que l'on puisse clairement l'affirmer, l'installation des navires porte-conteneurs entre l'Europe et le Maghreb est sans doute liée à la réussite technique du transport des agrumes par des flots de 20 pieds. Elle concerne donc en priorité les pays qui désirent maintenir ou développer leurs exportations de primeurs. Il est en outre nécessaire que le flot ou son éclatement en deux ou trois parties constituent des unités de vente compatibles avec les réseaux de commercialisation.

2-2) Navires à manutention horizontale -

Quels que soient les choix faits par l'armateur en ce domaine, l'agrandissement de la taille des navires paraît à peu près certain.

Le linéaire semble devenir désormais le critère principal de la taille des navires. Certains armements pensent d'ailleurs accroître la largeur du navire de façon à pouvoir y disposer 7 à 8 rangées de remorques alors que l'on en est à 4 à 5 actuellement.

Les premiers Ro/Ro offraient 50 à 100 m. de Roll. On est actuellement à 1.200 m. et on parle de 1.800 m. D'une façon générale et dans un premier stade, il semble que

les Ro/Ro devraient offrir les linéaires suivants :

- Maghreb : 600 à 800 m.
- Proche-Orient/Mer Rouge : 900 à 1200 m (certains pensent 1400 à 1800 m.)
- Golfe Persique : 1400 à 2000 m. (certains pensent 1800 à 2400m.)

La tendance majeure va également à la simplicité : accès à l'horizontale à tous les niveaux, soit par le biais de rampes, soit par le biais d'ascenseurs, suppression plus ou moins affirmée des portes latérales, portes arrière de plus en plus grandes de façon à permettre dans la mesure où cela se peut l'accès simultané aux différents niveaux du navire.

Le navire de type "Ville de Bastia" qui ne disposait que d'une cinquantaine de mètres linéaires de Roll et de toute une série de compartiments accessibles par des ouvertures latérales et arrière multiples semble condamné. Il semble en être également ainsi de la technique truck-on truck-off.

Bien entendu, cette tendance n'est pas reconnue par tout le monde. En gros trois écoles s'affirment.

I°) La première qui est une sorte de mariage entre Ro/Ro et conventionnel prévoit un navire Ro/Ro polyvalent avec des cales et des ponts garages relativement bas, la pontée supérieure étant réservée aux remorques routières de 4m,20 et plus de hauteur totale. L'armement accepte dans ce cas toutes les marchandises qui lui sont proposées dans la forme où elles le sont. Quelquefois les marchandises diverses sont palettisées et cerclées (l'U.I.M., Trafume et dans une certaine mesure Sud Cargos sont représentatifs de cette tendance). Des ouvertures de cales sont possibles de façon à accélérer les opérations de chargement et de déchargement grâce à l'utilisation des grues de quai qui fonctionnent en même temps que la manutention horizontale.

2°) Le Ro/Ro intégral avec remorques esclaves afin d'éviter la gestion coûteuse d'un parc de remorques routières, d'accroître la capacité utile du navire et de permettre une tarification plus avantageuse. Les remorques esclaves sont alors empotées dans le port avant l'arrivée du navire malgré les frais considérables que cela représente pour l'armement. Les conteneurs eux-mêmes sont disposés sur remorques après transbordement depuis leurs moyens terrestres d'acheminement. Tirrenia et Adriatica représentent assez bien cette tendance généralement combattue de façon quasi-unanime par les autres armements qui n'acceptent que contraints et forcés l'empotage à quai des remorques à cause de son coût prohibitif.

3°) Enfin, il y a les partisans des remorques routières exclusivement qui tarifient les frets au mètre linéaire et qui s'efforcent avec acharnement d'éduquer la clientèle pour qu'elle confectionne ses remorques dans l'hinterland (Grimaldi, Neasa, Magliveras).

La plupart de ces armements refusent de gérer un parc de remorques routières qui leur est propre, mais incitent peu à peu les transporteurs terrestres, dont c'est le métier de prendre en charge le transport de bout en bout, l'armement n'étant plus qu'un tractionnaire.

Actuellement, l'empotage des remorques (routières ou esclaves) effectué à l'intérieur du port représenterait 60% de celles-ci, mais le chiffre peut descendre assez facilement à 25 %, après éducation de la clientèle. Le but à obtenir est la suppression définitive de l'empotage à quai des remorques.

Cette volonté de repousser l'empotage-dépotage hors du port et même hors de la ville ne peut manquer d'avoir à moyen terme des conséquences sur le conditionnement des marchandises arrivant sur les aires d'embarquement et transformer peu à peu les ports en parcs de stationnement de véhicules routiers. Cela signifie pratiquement la fin de toute vie commerciale dans la cité portuaire.

Dans quelle mesure cette technique est-elle appelée à se généraliser est une des questions qu'il faut se poser car elle conditionne l'agencement général et l'importance des futures installations portuaires. Rappelons à ce propos qu'à Marseille la capacité de réception d'un poste Ro/Ro traditionnel est estimée à 120.000 Tonnes pour environ 15.000 m² de terre-plein alors que un seul poste à quai de Gênes assure un trafic de 500.000 T. sur 5.000 m² de terre-plein avec des Ro/Ro de type moderne.

2-3) Navires conventionnels -

Il semble de plus en plus que les navires conventionnels seront réservés à des trafics spécialisés ou saisonniers pour lesquels ils sont très bien adaptés. Ils seront gérés par de petits armements dynamiques et concurrentiels et qui vraisemblablement n'auront pas la notion de ligne régulière stricto sensu, mais s'installeront de préférence sur une relation particulière à un moment donné en fonction des besoins et des possibilités.

La généralisation des accords de partage de trafic facilite également le maintien du conventionnel.

Quelques armements afin de protéger ou même conserver leur trafic sur des lignes où ils rencontrent de plus en plus les difficultés des pavillons tiers, affecteront leurs navires conventionnels à des filiales arabes permettant une réduction des coûts d'exploitation et des facilités portuaires que ces navires n'auraient pu obtenir avec leur ancien pavillon national.

Enfin, le relatif désengorgement des ports arabes incite certains armements européens à reconsidérer, en pensée, leur choix en faveur du Ro/Ro.

3°) CONDITIONS D'EXPLOITATION DES NAVIRES -

En Ro/Ro, la relation bi-port est toujours souhaitable. Mais, dans un premier temps, l'accroissement de la taille des navires implique deux ou trois escales d'embarquement ou de débarquement.

Mais la technique du Ro/Ro intégral avec remorques routières impose à moyen terme la relation bi-port, avec constitution de pool d'armements offrant à la clientèle la régularité et la rapidité indispensables à la rentabilité du matériel de transport routier.

Certains armateurs pensent cependant que la relation bi-port, plus ou moins imposée par les accords de partage de trafic, conduit à des navires petits et peu économiques alors que le Ro/Ro de grande taille avec remorques routières ne pose pas de problème de plan d'arrimage. Il n'en est pas de même avec la technique de la remorque esclave qui pose le délicat problème de leur positionnement.

Le coefficient de remplissage des navires est en général considéré satisfaisant quand il atteint 60 % sur l'ensemble de l'année, ce qui représente des navires pleins dans le sens Nord-Sud et un trafic saisonnier dans l'autre. Cela concerne les marchandises. Pour les ports, il faut bien sûr tenir compte des remorques vides qui posent autant de problèmes que les pleines, du moins pour les remorques esclaves et les remorques routières empotées dans les ports. En ce domaine, il importe de faire des hypothèses sur l'importance à 5 ans du trafic portuaire constitué par des remorques porte à porte.

COMUNICACIONES INTERMEDITERRANEAS

(A.Molinas)

Este Comité de Coordinación, desde su nacimiento, ha mostrado un dinamismo continuo en sus estudios y en sus acuerdos, siempre dentro del más lógico proceso de desarrollo de su idea constitucional : agrupar los puertos para dar el mejor servicio al transporte marítimo y a sus usuarios.

A esta V Asamblea podemos presentar, no solo una relación de trabajos en curso y un programa de actividades futuras, sino también la reseña de este lógico desarrollo de la idea inicial.

En la evolución del transporte marítimo y por tanto de la necesidad de oferta de servicios por los puertos, un cúmulo de circunstancias políticas, situaciones económicas y evoluciones técnicas, han hecho que en estos últimos cinco años se aceleraran los procesos hasta límites inconcebibles una década atrás.

El Comité previó gracias a la unidad de pensamiento y la diversidad de procedimientos de investigación por su carácter multinacional, la importancia que para el Mediterráneo tendría esta evolución conjugando esta valoración con los estudios sobre

la reapertura del Canal de Suez y el factor económico desarrollista de los países árabes.

Así, desde la constitución del Comité se analizó esta evolución lo que permitió que entre los estudios y ponencias presentados en la II Asamblea celebrado en Marsella en Septiembre de 1972 se presentaran dos sobre los buques roll on roll off, y que comprendían un primer esbozo de los servicios existentes entre puertos mediterráneos, servicios en donde se empleaban ya unidades modernas con el concepto de operación portuaria horizontal, y que analizaban su futura influencia.

Decíamos, ya entonces, que para lograr la coordinación que el título de nuestro Comité obliga a buscar, había que partir de la cooperación a todos los niveles, pues sin una sabia política de cooperación no puede existir la coordinación. Y para cooperar y coordinar se necesitan unos nexos de unión fuertes y positivos que faciliten toda relación.

Y así llegábamos a la conclusión que al igual que cuando se quiere fomentar la relación y el intercambio entre dos pueblos se deben construir las infraestructuras viarias que permitan el cómodo, rápido y económico desplazamiento de personas y mercancías, para lograr lo mismo en nuestro Frente Mediterráneo debíamos cuidar que las comunicaciones marítimas fuesen de la calidad de las mejores autopistas, verdaderas autopistas sobre el mar, y con rápidos buques del más moderno concepto para que se deslizasen sobre ellas.

Detectamos y estudiamos los problemas que ello representaba, y enfocamos las soluciones que más apropiadas nos parecieron.

Desde la adecuación de la legislación vigente en transporte marítimo y en transporte terrestre, para conjugarnos, modernizarlas y hacer que fuesen disposiciones legales que sirvieran el progreso en lugar de frenario, hasta la necesidad de adaptación de los puertos, tanto en infraestructuras como en utillaje para que la oferta portuaria estuviera a la par de la

demanda del transporte, toda una gama de soluciones se presentó por el CCPMNO.

Para resumir en breves páginas los conceptos de conexión rápida intermediterránea, largos, costosos y profundos estudios se han realizado : desde los tiempos de rotación en los servicios de cabotaje mediterráneo, con la di diversa incidencia de la mano de obra portuaria, el tipo de buque a operación vertical, horizontal o combinando las dos, el acondicionamiento de la infraestructura portuaria en sus diversos aspectos de muelles y dársenas, unificación de alturas de muelle explanadas en relación a tinglados y espacios cubiertos, conexiones con transportes terrestres e infraestructuras viarias, la variedad de utillaje portuario y utillaje ambivalente tierra/bordo, todo fué analizado, resumido y compendiado.

Y de aquellos trabajos iniciales salieron los programas para presentar como Ponencias en la III Asamblea, y nuevamente se pusieron en marcha los engranajes y los miembros de las Comisiones aportaron su esfuerzo, y en la ponencia "Desarrollo del Cabotaje Mediterráneo" se dio un paso más.

Pertiendo de los datos estadísticos, que arrojaban un crecimiento anual en el período 70/72 superior al 24 % para los tráficos especializados tipo ro-ro portacontainers y ferry, se marcó un muy ambicioso esquema de trabajo que comprendía los puntos : a) análisis de tráficos mediterráneos, b) planificación y coordinación de la retícula de líneas de cabotaje intermediterráneo, c) unificación de criterios sobre problemas portuarios derivados de la intensificación de los servicios ferry-ro-ro y portacontainers en el mediterráneo y d) el desarrollo del cabotaje mediterráneo y los armadores.

El trabajo se desarrolló fundamentalmente en base a lo programado en los puntos a) y d), presentándose a la Asamblea los datos e informaciones obtenidas.

Paralélamente, las demás Comisiones del CCPMNO estudian el tráfico de containers con Australia y Extremo Oriente como continuación del tema presentado en la II Asamblea y la incidencia que tendria la deseable reapertura del Canal de Suez en los tráficos extra mediterráneos, conjugándose las informaciones y estudios, para ir llegando a criterios uniformes sobre la tematica general del transporte extra e intramediterráneo.

El Comité de Coordinación ha ido forjando una filosofía desarrollista mediterránea, esbozada por el Presidente Léon Betous en sus amplios deseos de unir todo el Mediterráneo partiendo de la demostración práctica del entendimiento y colaboración del Frente Mediterráneo con los puertos y países que comprende, y este empuje suyo que hemos compartido es el que anima a este Comité, entre Asamblea y Asamblea a continuar en la senda de los programas de trabajo propuestos, adaptándolos continuamente al presente para mejorar, detectar y planificar el futuro.

En la preparación de la IV Asamblea celebrada en Génova en 1975, se habia llegado a la eclosión de esta filosofía desarrollista mediterránea, y era por ello palpable la necesidad de proyección del CCPMNO abriéndose a una colaboración efectiva y real con el exterior.

Apoyándose en la temática de la reapertura del Canal de Suez se invitó a las autoridades de Egipto, para compulsar criterios, y a Grecia, objetivo del Presidente Léon Betous, también se la invitó a través del Puerto del Pireo y de la Camara de Comercio a sumarse a la Asamblea.

Y derivado de los estudios y contactos sobre el desarrollo del cabotaje, y las comunicaciones intermediterráneas, leit motive de este Comité, se invitó a la UAPNA para que como huéspedes distinguidos asistiesen a la IV Asamblea.

Así, el conjunto de temas que va estudiando y desarrollando el CCPMNO, cual engranajes sincronizados y bien engrasados,

va llevando a través de considerar la reapertura del Canal de Suez, las líneas de comunicación intermediterráneas, la adecuación de los puertos, la influencia de las metrópolis portuarias mediterráneas en el desarrollo industrial y económico, los medios de control y ayuda a la navegación en relación también con la lucha antipolución, la simplificación de trámites aduaneros, la reactivación mediterránea, etc., a centrar sobre la reactivación mediterránea el movimiento de todos estos engranajes.

Para la reactivación mediterránea, no bastan los presupuestos filosóficos, técnicos o económicos. Es necesario, como al principio he dicho, cooperar y coordinar. Y siguiendo este camino, la IV Asamblea aprobó extender la acción de la Comisión de Comunicaciones Interméditerráneas a la formación de un grupo de trabajo al que se incorporaran básicamente la "Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique (UAPNA)" complementada con los armadores y operadores interesados, con un programa de trabajo basado en el esquema que la III Asamblea hizo suyo al proponerlo la Ponencia "Desarrollo del Cabotaje Mediterránea".

La continuidad en el camino propuesto con la adecuada flexibilidad de adaptación, permitió esta feliz decisión de la IV Asamblea que ha hecho posible la realización de una cooperación de trabajo tan fructífera entre el CCPMNO y la UAPNA, y que ha de ser la base firme donde asentar la cooperación portuaria mediterránea con todo lo que ello representa para el total desarrollo de la cuenca mediterránea.

En cumplimiento del 2º acuerdo tomado por la IV Asamblea a raíz de mi propuesta en la exposición que hice sobre "Las Comunicaciones Interméditerráneas", se celebró en Barcelona, el 17 de Diciembre de 1975 la primera reunión entre las Delegados de la UAPNA, bajo la presidencia de Mr. Bechir Ben Zineb Vicepresidente de la UAPNA, y los miembros del CCPMNO, bajo la presidencia de D. Ramón Guardans Vallés Presidente de la Delegación Española del CCPMNO. Y en esta reunión se acordó la constitución

de una Comisión Mixta UAPNA/CCPMNO con un programa de trabajo adaptado al acuerdo 2º de la IV Asamblea, y ya de inmediato se iniciaron los trabajos, de tal forma, que nos ha sido posible celebrar dos reuniones más, en las que se han examinado temas, aprobado trabajos y marcado actuaciones conjuntas que se rán expuestas a esta V Asamblea por el Secretario General de la UAPNA Mr. Yazid Allal.

Pero no han quedado limitados los trabajos del temario general de "Comunicaciones Intermediterráneas" a la constitución y funcionamiento de la Comisión Mixta, sino que se están desarrollando los restantes puntos y así también Mr. Roger Caillol informará a esta V Asamblea del estudio informativo realizado cerca de los diversos armadores mediterráneos sobre el desarrollo y evolución de los tipos de buques en el cabotaje mediterráneo.

Estamos pues, en un momento sumamente interesante para levantar de nuevo la voz para hablar de nuestro común mar Mediterráneo, desde lo que creemos es la mejor plataforma para llegar a una auténtica revitalización de este mar como es el mejor medio de comunicación entre sus pueblos ribereños, y comunicándolos unirlos y fortalecerlos.

Todo el desarrollo económico de esta enorme cuenca llena de historia, y a veces agobiada por la propia historia, depende en gran parte de que nos intercomuniemos, nos entendamos y seamos capaces de trabajar coordinadamente.

Y para ayudar a ello, esta Comisión, con la estrecha colaboración de la UAPNA y de armadores y operadores ha desencadenado una operación de gran envergadura, que arrancando de los cuestionarios de la CEE sobre puertos, y con la adición de cuestionarios sobre : líneas regulares, movimiento de mercancías entre puertos mediterráneos, proyectos de expansión y adecuación portuaria, coordinación en la lucha antipolución, y previsiones armatoriales, ha permitido ya reunir gran cantidad de material, estando extendiéndose la operación a toda la cuenca mediterránea,

en un desarrollo acelerado de todo el programa de trabajo.

Ella permite ya el sustancioso informe que Mr. Yazid Allal presentará a esta V Asamblea, el poder pasar información a todos los puertos interesados, a los armadores y operadores, y a las Autoridades de los diversos países, no solo de lo realizado, sino también de lo que se vaya terminando.

Y también ha de permitir la progresiva incorporación en Grupos de Trabajo Mixtos de aquellos puertos y países mediterráneos interesados en colaborar y participar de forma activa a esa reactivación mediterránea que todos deseamos, y que en sucesivas intervenciones en esta V Asamblea, veremos perfilarse ya como una realidad al alcance de la mano.

Esta invitación a la colaboración, es abierta y sincera, y es a la vez una demanda de aportación de criterios, opiniones y datos, para el mejor servicio en la consecución de nuestro objetivo : un Mediterráneo cruzado y entrecruzado de líneas de navegación como soporte de la mayor potencia y riqueza de los países de su cuenca, alcanzada por la mutua comprensión y la íntima colaboración.

AIDES RADIO-ELECTRIQUES A LA NAVIGATION EN MEDITERRANEE

(R.Sicard)

L'accroissement unitaire des tonnages des navires, de leurs tirants d'eau et vitesses, les risques de pollution inhérents au transport massif des hydrocarbures, conduisent à la recherche continue de l'amélioration des normes de sécurité maritime.

Il ne s'agit pas de théories abstraites, mais d'une prise de conscience face aux graves sinistres maritimes qui, périodiquement soulignent l'acuité des problèmes posés par la navigation des grandes unités dans les eaux resserrées des zones côtières.

Jadis le naufrage concernait le seul navire, avec l'avènement du super-pétrolier, il met aussi en cause l'écologie des côtes et de vastes étendues du milieu marin.

Ce problème est particulièrement préoccupant en Méditerranée du Nord-Ouest, si l'on tient compte des centaines de millions de tonnes de pétrole qui transitent annuellement dans ses eaux et si l'on veut bien se rappeler que la limite de saturation ayant été atteinte, l'ensemble méditerranéen a été classé ZONE SPECIALE où tout rejet d'hydrocarbure est formellement interdit.

C'est dire que la prévention des accidents dans cette mer doit être poussée au maximum.

La meilleure des préventions est sans nul doute, la précision de la navigation : de nos jours et pour de longues années encore, elle est essentiellement fonction de la qualité des aides radio-électriques.

Ces aides sont nombreuses, sans cesse perfectionnées et offrent en général une excellente fiabilité.

.../...

Les ports se sentent très concernés par l'utilisation et l'extension de ces procédés modernes.

- 1 - Au plan de l'exploitation, ils réalisent pleinement que le bon atterrissage suscite la saine circulation dans les accès aux eaux portuaires et conditionne la discipline des mouillages en permettant l'application rationnelle des règles locales de navigation.
- 2 - Au plan des investissements, la précision de la navigation a une incidence directe sur les infrastructures d'accueil, la largeur des chenaux en particulier.

L'importance du facteur géographique apparaît ainsi nettement : il impose des types de navigation différents utilisant des aides appropriées.

On peut subdiviser la navigation comme suit :

- a) - Navigation océanique dans les eaux dites du grand large, les côtes étant hors de vue, en général libre et définie en fonction de critères météorologiques (tempêtes, glaces, etc...).
- b) - Navigation à grande distance, la distance du navire aux côtes et en général aux stations d'émission de radionavigation étant supérieure à 300 milles ;
- c) - Navigation à moyenne distance entre 300 et 100 milles marins des côtes ;
- d) - Navigation d'atterrissage : la distance du navire aux côtes est cette fois comprise entre 100 et 30 milles ;
- e) - La navigation côtière comprenant :
 - e.1. - la circulation dans les eaux resserrées impliquant soit des routes reconnues, soit des routes recommandées (Pas-de-Calais, zone New-York, Delaware), voire obligatoire (San Francisco) ;
 - e.2. - le chenalage ;
 - e.3. - l'évolution dans les eaux portuaires aboutissant au mouillage ou à l'accostage.

A ces types de navigation correspondent des aides radio-électriques appropriées dont les limites d'utilisation ne sont pas absolues et il sera courant d'observer l'emploi simultané d'aides ne relevant pas, en principe, des mêmes zones de navigation.

- a)- En navigation océanique (pour mémoire) on utilisera le procédé OMEGA,
- b)- A grande et moyenne distance, on utilisera le LORAN A et le LORAN C, le CONSOL, le DECCA NAVIGATOR, l'OMEGA DIFFERENTIEL,

- c)- En navigation d'atterrissage, en plus des aides précédentes, on recourra à la radiogoniométrie (radiophares, radiobalises),
- d)- En navigation côtière et portuaire, on utilisera le RADAR (avec balises répondeuses radar et renforceurs d'échos radars), le DECCA NAVIGATOR, le TORAN, le SYLEDIS, le DECCA'S CHANEL APPROACH AID, le BROWN BOX, éventuellement ... les nombreux procédés destinés aux levées hydrographiques, recherches pétrolières, les radio-alignements (cf. annexe n° 1).

En dehors de la navigation océanique, on ne peut qu'être frappé par une apparente prolifération des moyens, en même temps que par l'absence d'aides radio-électriques adaptées dans certaines zones.

En fait, la prolifération concerne surtout les zones portuaires, ce qui s'explique aisément par la possibilité d'embarquer par les soins des Pilotes, du matériel spécialisé, pourvu qu'il ne soit ni trop lourd, ni trop encombrant.

Cette abondance de procédés est sans doute inévitable et finalement sans inconvénient pour les navires qui se trouvent avantageusement équipés par les soins de l'Autorité Portuaire.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur ces aspects locaux, le problème qui préoccupe notre Comité se situant au large, en cours de navigation et d'atterrissage où les navires ne peuvent compter que sur leurs propres instruments.

La question qui se pose alors, à l'évidence, est celle de la COMPATIBILITE des équipements embarqués avec ceux qui sont implantés à terre, problème élémentaire de l'accord de l'émetteur avec le récepteur qui utilise les signaux émis par les stations pour les transformer en coordonnées géographiques.

C'est là une question qui relève de la concertation internationale et qui est déjà en germe dans la Règle 14 du Chapitre V de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (1960) et dans la Recommandation 44 qui la suit (annexe 2).

Dans ce domaine, notre Comité a déjà apporté sa contribution, au cours de sa 3ème Assemblée Générale qui s'est tenue à Barcelone du 10 au 12 Décembre 1973.

Les différentes études sur ce point débouchèrent sur la conclusion qu'il était illusoire de compter sur la mise au point de récepteurs polyvalents pouvant s'accommoder des caractéristiques des différents systèmes et qu'il convenait, en conséquence, d'ADOPTER LE SYSTÈME LE PLUS COMMUNEMENT REPANDU PARMI LES PLUS PRECIS.

La recherche de la compatibilité trouve ainsi très concrètement son champ d'action qui aboutit, sans conteste, à la définition de zones homogènes de radionavigation, couvertes par des chaînes identiques.

Dans les zones de navigation qui nous intéressent, le choix doit porter sur les procédés suivants :

- l'OMEGA DIFFERENTIEL
- le LORAN C
- le DECCA.

Des études sérieuses menées par les U.S.A. ont nettement établi que l'OMEGA DIFFERENTIEL était, de ces trois systèmes, le moins précis.

Sa diffusion est très faible à bord des navires marchands : quelques dizaines d'unités en sont équipés. Il intéresse surtout les flottes militaires et sa mise au point n'est pas encore réalisée : de récents essais, en particulier à bord du navire roulier "RHONE", le confirment et les échos recueillis auprès de certains utilisateurs militaires ne sont pas des plus encourageants.

Ce système, qui est le moins précis et le moins répandu, ne peut donc, en fonction de nos critères méditerranéens, entraîner notre adhésion.

En fait, il ne reste que deux hégémonies en présence, le LORAN C et le DECCA dont les degrés de précision sont comparables.

- o§o -

Le LORAN C tend à remplacer le LORAN A qui est beaucoup moins précis et en voie de disparition rapide. Il couvre les zones suivantes :

- Zone 1 : Mer de Bering,
- Zone 2 : Eaux de Hawaï,
- Zone 3 : Eaux comprise entre le Japon, les Philippines, les Carolines,
- Zone 4 : Mer Méditerranée,
- Zone 5 : Mers de Norvège, du Groënland, Détroit de Davis,
- Zone 6 : Eaux de l'Océan Atlantique, à l'Est des Côtes U.S.A.

Les zones 1 à 5 correspondent aux secteurs stratégiques contrôlés par l'U.S. NAVY : l'utilisation du LORAN C est là essentiellement militaire, quasi confidentielle, et exceptionnellement étendue à des fins océanographiques.

Contrôlées par les U.S.A. les chaînes sont sujettes à suspension sans préavis et pourraient même être soumises à des contraintes plus subtiles. Leur utilisation par les flottes marchandes est de ce fait, très aléatoire.

.../...

La zone 6 a certes, elle aussi, une grande importance stratégique, mais sous l'impulsion des Coast Guards, le LORAN C y a perdu son caractère militaire depuis le 16 Mai 1974 où il a été érigé en système de radionavigation pour la zone côtière de confluence des U.S.A. et où, sous la forme COGLAD, il dessert les zones portuaires de Port Huron, Bay City, Cleveland (Ohio), New London, New York, Cap May, Baltimore, Charleston ...

La zone 6 est donc la seule zone LORAN C au monde qui puisse intéresser les flottes marchandes. Cette localisation fait que 700 navires de commerce seulement sont actuellement équipés de récepteurs LORAN C.

- oſo -

Le DECCA quant à lui, est présent dans les eaux suivantes :

- Zone 1 : Mer de Norvège, Mer du Nord, Manche, Atlantique N.E. dans les eaux concernant en particulier les pays suivants : Nord Ecosse, Northumberland, Irlande, Iles Britanniques, France, Espagne, Finlande, Lofoden, Heligoland, Trondelag, Vestlands, Skagerrak, Danemark, Hollande (N.B. : Le Decca est quasiment obligatoire à bord des super-pétroliers touchant l'Europoort de Rotterdam), Golfe de Botnie, Golfe de Finlande, Baltique, Iles Frisonnes, Allemagne.
- Zone 2 : Eaux côtières de l'Atlantique N.W. de Terre Neuve au parallèle de New York (Anticosti, Nouvelle Ecosse : Détroit de Canso où le DECCA est l'un des éléments principaux du système intégré d'aides à la navigation et de régulation du trafic).
- Zone 3 : Eaux côtières de l'Afrique du Sud, Atlantique et Océan Indien (S.W. Africain - Namaqua - Province de l'Est Natal).
- Zone 4 : Golfe Persique (Nord et Sud).
- Zone 5 : Eaux de la Mer d'Arabie (Bombay), du Golfe du Bengale (Calcutta, Bangladesh).
- Zone 6 : Détroit de Malacca (Dumai).
- Zone 7 : Eaux Australiennes de l'Océan Indien (Dampier, Port Hedland).
- Zone 8 : Eaux Japonaises (Kyushu, Hokkaïdo).

Nous voyons que le système DECCA a été adopté par un grand nombre de puissances maritimes, parmi les plus importantes. Dans les zones indiquées, les chaînes relèvent des autorités nationales et peuvent être utilisées sans réserve par les flottes marchandes du monde entier.

Elles le font le manière continue et croissante : 17.000 navires étaient dotés du DECCA en 1972 ; il y en a 23.000 maintenant et chaque mois près de 200 récepteurs nouveaux sont installés à bord des navires.

De notre côté, nous avons constaté que la quasi totalité des super-pétroliers touchant FOS étaient équipés de récepteurs DECCA.

Cette tendance est caractéristique et l'Espagne l'a si bien perçue qu'elle est en train d'installer une chaîne DECCA couvrant le Détroit de Gibraltar : contribution capitale à l'amélioration de la sécurité maritime en Méditerranée, à laquelle il convient de rendre hommage.

C'est avec le plus vif intérêt que nous écouterons les commentaires que voudra bien nous apporter son représentant sur cette judicieuse option en faveur d'un détroit parmi les plus prestigieux du monde, où elle revêt une valeur tout à fait exemplaire.

- o§o -

Dès lors, notre choix se trouve éclairé : si nous retournons à notre planisphère, à cette mer qui nous entoure, nous voyons clairement que la Méditerranée est un maillon essentiel, à la confluence de la route asiatique selon les parallèles, via Suez et de la grande route méridienne du pétrole via Le Cap, qui comportent, l'une comme l'autre, plusieurs couvertures DECCA.

Ce maillon, de toute évidence et compte tenu de la densité du trafic qu'il supporte, doit apporter sa contribution à l'homogénéité qui s'est déjà développée tout au long des routes maritimes qu'elle prolonge et réunit, et qui a atteint dans les zones qui l'encadrent, un réel épanouissement.

- o§o -

Pour conclure, nous affirmons, avec l'appui et la totale approbation de tous ceux qui sont en contact direct des réalités nautiques et des responsabilités qui en découlent, que l'exemple Espagnol doit faire école : il doit être prolongé à l'Est de Gibraltar, jusqu'aux côtes Italiennes, la France prenant le relais des installations DECCA de l'Espagne pour couvrir la zone de convergence de Fos, l'Italie assurant la continuité du système dans ses eaux.

De la sorte nous aurons, en vrais Méditerranéens conscients de leur destin, contribué à la sauvegarde et à l'utilisation rationnelle et efficace du prestigieux et trimillénaire berceau des civilisations occidentales, si riche et si envié que la moitié des moyens militaires navals du monde y sont actuellement concentrés.

o
- o§o -
o

ANNEXE I

RECENSEMENT DES SYSTEMES ET DES MATERIELS EXISTANT DANS LE DOMAINE DES AIDES COOPERATIVES A LA NAVIGATION ET EXPLOITES DIRECTEMENT PAR LE NAVIRE

Les aides coopératives à la navigation maritime sont essentiellement radioélectriques. Elles peuvent être classées en fonction de leur portée et par conséquent de leur utilisation pour assister la navigation :

- Aides à très longue portée, pour la navigation océanique,
- Aides à longue portée, au-delà de 300 milles marins,
- Aides à moyenne portée - entre 100 et 300 milles marins,
- Aides à la navigation côtière en zone très fréquentée et en particulier à l'approche des estuaires, des accès et chenaux portuaires.

Ces aides se matérialisent en réseaux de lieux hyperboliques ou circulaires qui sont reportés sur des cartes correspondantes.

Certaines aides sont spécialement conçues pour la navigation générale.

D'autres aides sont plutôt destinées à des opérations particulières telles que levers hydrographiques, positionnement de dragues ou plate-formes, détermination d'alignements, etc...

Toutes ces aides sont conçues suivant le même principe de la mesure du temps de propagation des ondes radioélectriques. Elles ne se distinguent que par la méthode :

- mesure de phase au point de réception par rapport à celle du départ,
- mesure du temps mis par une impulsion pour parcourir la distance.

La diversité des systèmes existants est justifiée par la recherche de meilleurs moyens de compenser ou d'éliminer les causes d'erreur ou d'incertitude qui nuisent à la précision de la mesure.

Les causes d'erreur sont les suivantes :

- conditions de propagation des ondes (ondes de sol ou ondes de ciel),
- variation de la vitesse de propagation (variation quotidienne de l'ionosphère et influence saisonnière),
- compromis sur le choix de l'implantation et difficulté de réaliser les couvertures radioélectriques,
- limite de perfection techniques des équipements
- stabilité relative de la synchronisation.

./...

Pour les aides à grande portée les variations de propagation sont calculées préalablement et font l'objet de tables de correction.

Certains systèmes comportent des dispositifs de compensation des incertitudes et des erreurs.

Les principales aides coopératives sont les suivantes :

- Aides à très longue portée :

- OMEGA

- Aides à longue portée :

- LORAN A et C

- Aides à moyenne portée :

- OMEGA différentiel
- DECCA NAVIGATOR
- RANA P 17
- LORAN C
- BRAS/GALS
- LORAC
- RADIOPHARES

- Aides à l'approche :

- TORAN
- BROWN BOX
- DECCA'S CHANNEL APPROACH AID
- DECCA HI-FIX
- DECCA SEA-FIX
- RAYDIST
- HYDRODIST
- TRISPONDEUR DECCA
- MINI RANGER MOTOROLA
- TRIDENT THOMSON
- SYLEDIS SERCEL
- GRAND SYLEDIS
- M.P.F.S.
- RACON
- RADIO-ALIGNEMENT

Un tableau récapitulatif joint énumère les principales caractéristiques de la plupart de ces aides.

./...

Document extrait pour partie du
Supplément N°5 du Bulletin de
L'A.I.S.M.-I.A.L.A.
Janvier 1975

TABLEAU RECAPITULATIF DES DIFFERENTS PRINCIPAUX SYSTEMES
D'AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION

SYSTEMES	FREQUENCES	PUISSANCE	PORTEE	PRECISION	RESEAUX	MESURES	OBSERVATIONS
OMEGA	<u>Emission continue synchronisée</u>			jour 1 à 2 milles marins nuit 2 à 4 -d°-	hyperbole	phase	
	10,2 - 11,33 13,6 KHz	prévue 10 KW	5 000 à 6 000 milles marins				
LORAN A	<u>Emission par impulsions</u>			1 à 5 milles marins	hyperbole	temps	
	2 MHz	160 KW	jour entre 600 et 900 milles marins nuit jusqu'à 1 500 milles marins				
LORAN C	100 KHz	80 KW	1 200 à 1 400 milles marins	0,25 milles à 1 000 milles (100 mètres à 200 milles)	hyperbole	temps et phase	
OMEGA DIFFE- ENTIEL	<u>Emission continue synchronisée</u>			jour 300 à 700 m. nuit 300 à 1 500 m.	hyperbole	phase	Procédé particulier à l'OMEGA pour améliorer la précision en utilisant une station fixe permettant de contrôler les signaux "Oméga", et d'en corriger les erreurs locales dues aux variations de propaga- tion diurnes et saisonniè- res

SYSTEMES	FREQUENCES	PUISSANCE	PORTEE	PRECISION	RESEAUX	MESURES	OBSERVATIONS
DECCA	<u>Emission continue synchronisée</u>						
	70 à 130 KHz	600 W/1 200 W	jour 350 à 450 milles marins nuit 250 milles marins	jour 30 à 500 mètres nuit 50 à 700 m.	hyperbole	phase	Lever de doute "multipulse"
RANA P 17	<u>Emission continue synchronisée</u>						
	285 à 425 KHz	20 Watts	jour 200 milles marins nuit 160 -d°-	15 mètres à 100 m. (suivant distance)	hyperbole	phase	
LORAC	<u>Emission continue non synchronisée</u>						
	2 MHz	300 W	200 à 300 milles marins	5 à 120 mètres	hyperbole	phase	
TORAN	<u>Emission par impulsions</u>						
	2 MHz	10 à 100 W	100 à 200 milles marins	5 à 50 mètres	hyperbole	phase	Lever d'ambiguïté avec des fréquences supplémentaires
BRAS-GALS	<u>Emission continue synchronisée</u>						
	1,6 et 21,20 KHz (11 canaux)	15 W en impulsion	100 milles marins	12 à 60 mètres	hyperbole et comparaison de phase		
DECCA HI-FIX	<u>Emission continue synchronisée</u>						
	2 MHz	10 W	50 milles marins	3 mètres	circulaire hyperbole	phase	
DECCA SEA-FIX	<u>Emission continue synchronisée</u>						
	2 MHz	4 W	50 milles marins	3 mètres	circulaire hyperbole	phase	

SYSTEME	FREQUENCES	PUISSANCE	PORTEE	PRECISION	RESEAUX	MESURES	OBSERVATIONS
RAYDIST	<u>Emission continue synchronisée</u>		25 milles marins	3 mètres	circulaire elleptique hyperbole	phase	peut également être réalisé dans la gamme 450 MHz
	2 MHz	1 kW					
HYDRODIST	<u>Emission continue dirigée</u>		optique	1,50 mètres	circulaire	phase	
	3 G Hz	0,1 W					
DECCA TRIS- PONDER	<u>Emission par impulsion</u>		optique	3 mètres	circulaire hyperbole	temps	
	9,2 GHz	400 W crête					
MINI-RANGER MOTOROLA	5,56 GHz		optique	3 mètres	circulaire hyperbole	temps	
TRIDENT THOMSON	250 MHz	1 kW crête	optique	3 mètres	circulaire hyperbole	temps	
SYLEDIS	450 MHz	100 W crête	18 à 20 milles marins	3 à 10 mètres	circulaire hyperbole	temps	
GRAND SYLEDIS	450 MHz	100 W crête	jusqu'à 100 milles marins	3 à 50 mètres	circulaire hyperbole	temps	
M P F S	9,5 GHz		optique	1/4 à 1/3 de degré	relèvements		

REGLE 14 - AIDES A LA NAVIGATION -

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les aides électroniques, dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque ; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

44 - AIDES ELECTRONIQUES A LA NAVIGATION -

La Conférence, reconnaissant que les progrès techniques récents en matière de radioélectricité rendent de grands services à la navigation, recommande :

- a) - que les Gouvernements contractants reconnaissent qu'il importe d'adopter de nouveaux équipements, dispositifs, ou systèmes tenant compte des perfectionnements techniques des aides électroniques à la navigation qui en exploitation se sont révélés utiles ou nécessaires pour le progrès à la sécurité de la navigation.
- b) - que les Gouvernements contractants prennent en considération toutes les informations disponibles relatives au développement des systèmes électroniques destinés à déterminer une position, en tenant compte spécialement de leur facilité d'adoption dans leurs pays et par leurs navires,
- c) - que les Gouvernements contractants, dans le choix des systèmes d'aide aux aéronefs et aux navires, tiennent dûment compte des avantages respectifs des divers systèmes à ces deux points de vue et que, lorsqu'ils ont choisi l'un ou l'autre de ces systèmes, susceptibles de répondre aux besoins tant des navires que des aéronefs, ces Gouvernements s'assurent qu'ils sont organisés et exploités de façon à servir ces besoins aussi pleinement qu'il est possible,
- d) - que les Gouvernements contractants participent à l'échange régulier d'informations au sujet de l'ensemble des questions touchant aux aides électroniques à la navigation et informent l'Organisation de toutes les prescriptions de fonctionnement, de tous les progrès techniques ou applications de progrès techniques dont l'étude est susceptible d'intéresser la sécurité de la vie humaine en mer, et, ce faisant, fournissent tous les éléments susceptibles d'aider l'Organisation dans les études qu'elle pourrait entreprendre.
- e) - que l'Organisation considère les aides électroniques à la navigation comme une question d'une importance capitale pour assurer une sécurité plus grande de la navigation, qu'elle entame ou poursuive les études particulières des divers aspects de cette question qui peuvent lui sembler nécessaires ou souhaitables, et qu'elle entreprenne dans ce domaine la coordination et la diffusion des informations auxquelles il est fait allusion au paragraphe d) ci-dessus.

(3)

Séance du 14 septembre 1976 (matin)

ÉVOLUTION DES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES ET COMMERCIALES DANS LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS MARITIMES

PRESENTATION DU PROJET "T R I M"

(M. Auberlinder)

DANS LE CADRE DE CETTE JOURNÉE DE TRAVAIL VOUS VENEZ D'ENTENDRE UN EXPOSÉ SUR LES PROCÉDURES DOUANIÈRES D'EXPORTATION DANS LES PORTS MÉDITERRANÉENS ET UN EXPOSÉ SUR L'HARMONISATION DES NOMENCLATURES TARIFAIRES DES CONFÉRENCES.-

JE REMERCIE LE PRÉSIDENT BLUM DE M'AVOIR CONVIÉ À VOUS PARLER DU PROJET TRIM QUI APPORTE UNE PIERRE COMPLÉMENTAIRE À CE QUI VIENT D'ÊTRE DIT, PUISQUE L'AMBI-
TION DE CE PROJET EST DE MÉCANISER, MODERNISER ET SIMPLIFIER LES PROCÉDURES ADMI-
NISTRATIVES ET COMMERCIALES.-

JE ME PROPOSE DE VOUS SITUER L'HISTORIQUE DE CE PROJET, L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE SES TRAVAUX ET LES LIMITES DE SON AMBITION.-

POUR UNE MEILLEURE COMPRÉHENSION DU "POURQUOI" DE TRIM JE VAIS, TOUT D'ABORD CEPENDANT, PASSER LA PAROLE À MR DANSET, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE TRIM MARSEILLE ET DIRECTEUR DU COMITÉ TECHNIQUE D'ÉTUDE.-

EN EFFET, C'EST GRÂCE AUX DIAPOSITIVES QUE MR DANSET VA MAINTENANT VOUS PROJETER ET COMMENTER QUE L'ORIGINE ET L'EXPLICATION DE TRIM SERONT PLUS CLAIRES.-

----- PRÉSENTATION DE MR DANSET -----

JE REMERCIE MR DANSET DE CETTE PRÉSENTATION. MALGRÉ SON ASPECT HUMORISTIQUE ELLE NE CACHE PAS LES DIFFICULTÉS OU CONTRAINTES SUPPORTÉES PAR LES PROFESSIONNELS ET MET EN ÉVIDENCE LA NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME.-

CETTE RÉFORME A FAIT L'OBJET DE DEUX APPROCHES DANS LE PASSÉ.-

LA PREMIÈRE RECHERCHE D'AMÉLIORATION DES CIRCUITS ADMINISTRATIFS A ÉTÉ FAITE PAR LE G.I.E. CIAM (CENTRE INFORMATIQUE DES AGENTS MARITIMES) EN 1971, À L'INITIATIVE DES AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE NAVIRES, À L'ÉPOQUE OÙ NOUS PARVENAIENT DÉJÀ DES ÉCHOS D'UN PROJET PARISIEN DE LA DIRECTION DES DOUANES, LE PROJET SOFIM.-

LA QUESTION QUI S'EST POSÉE AUX AGENTS MARITIMES ÉTAIT DE SAVOIR S'ILS POUVAIENT UTILISER EN COMMUN UN ORDINATEUR POUR LE TRAITEMENT DES INFORMATIONS, LA RÉDAC-
TION ET L'EXPLOITATION DES CONNAISSEMENTS ET DES MANIFESTES ?

LA CONCLUSION FÛT POSITIVE.-

TOUTEFOIS, DANS L'ÉVENTUALITÉ D'UNE TELLE EXPLOITATION, LES AGENTS MARITIMES ONT CONCLU QU'ILS AURAIENT À SUPPORTER LE POIDS DE L'INTRODUCTION DES DONNÉES, DONT 80% SONT FOURNIES PAR LES TRANSITAIRES, ET QUE SI CEUX-CI NE SE SENTAIENT PAS ENGAGÉS OU CONCERNÉS, LES AGENTS MARITIMES CONTINUERAIENT À ATTENDRE LES DOCU-
MENTS; DANS CES CONDITIONS AUCUN GAIN DÉCISIF DE PRODUCTIVITÉ NE POURRAIT ÊTRE DÉGAGÉ.-

LA DEUXIÈME CONCLUSION FUT ALORS : NE PEUT-ON CONCEVOIR UN SYSTÈME COMMUN AUX TRANSITAIRES ET AUX AGENTS MARITIMES, CE QUI A AMENÉ LA CRÉATION DU G.I.E. GETRIM (GROUPEMENT D'ÉTUDE ET DE RECHERCHE POUR L'INFORMATIQUE À MARSEILLE) EN 1972 QUI, COMME LE CIAM A ÉTÉ CRÉÉ À BUT NON LUCRATIF, PAR UN GROUPE DE TRANSITAIRES POUR L'AMÉLIORATION DE LEUR PROFESSION.-

LE CIAM ET LE GETRIM ONT ÉTÉ FINANCÉS PAR PLUSIEURS ORGANISMES : LA DATAR, LA DÉLÉGATION À L'INFORMATIQUE, LA SOMECH, LE CENTRE DE PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS.-

LE BUT DE GETRIM FUT L'ÉTUDE ET LA RÉALISATION, PAR L'UTILISATION DE L'INFORMATIQUE DES MOYENS PROPRES À FACILITER OU À DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE SES MEMBRES, À AMÉLIORER OU À ACCROÎTRE LES RÉSULTATS DE CETTE ACTIVITÉ DANS LE DOMAINE DU TRANSIT À MARSEILLE.-

LA PRINCIPALE CONCLUSION DE CETTE ÉTUDE FÛT QU'UN SYSTÈME INFORMATIQUE ÉTAIT PARFAITEMENT CONCEVABLE ET POUVAIT APPORTER UNE AMÉLIORATION DE PRODUCTIVITÉ SENSIBLE DANS UNE PROFESSION À CARACTÈRE TRÈS ADMINISTRATIF ET DOCUMENTAIRE, SOUS LA CONDITION TOUTEFOIS D'ÊTRE UN SYSTÈME PLURI-PROFESSIONNEL ET, EN CONSÉQUENCE, DÉBORDER DU CADRE DE L'ENTREPRISE POUR INTÉGRER L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES ARMATEURS, AGENTS MARITIMES, ACCONIERES, DOUANE ET PORT AUTONOME.-

AU COURS DE L'ÉTUDE IL A PU ÊTRE FIGURÉ :

- UNE PRÉSENTATION PRÉCISE DES FONCTIONS REMPLIES PAR UN SYSTÈME PLURI-PROFESSIONNEL, VU SOUS L'ANGLE DU TRANSITAIRE,
- L'ÉBAUCHE DE DIMENSIONNEMENT DU SYSTÈME,
- UNE ANALYSE ASSEZ PRÉCISE DES COÛTS SUPPLÉMENTAIRES QUE LE SYSTÈME ENTRAÎNERAIT.-

C'EST EN 1973 QUE GETRIM SE RETOURNE VERS SOMECH, SON PRINCIPAL FINANCEUR, ANIMÉE PAR LE PRÉSIDENT BLUM.-

LA SOMECH PREND ALORS L'INITIATIVE DE RÉUNIR DES REPRÉSENTANTS DE TOUS LES SYNDICATS PROFESSIONNELS AINSI QUE DES REPRÉSENTANTS DE LA DOUANE ET DU PAM, EN VUE DE FAIRE AVANCER LE PROJET, CE QUI CORRESPOND À SA VOCATION DE SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE AU SERVICE DU COMMERCE INTERNATIONAL.-

DEUX ACTIONS PARALLÈLES SONT ALORS MENÉES À MARSEILLE.-

- MISE EN PLACE D'UN COMITÉ EXÉCUTIF COMPOSÉ DE REPRÉSENTANTS DES DIVERSES PROFESSIONS ET ADMINISTRATIONS CONCERNÉES,
- RÉDACTION D'UN CAHIER DES CHARGES POUR UNE ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ.-

EN DÉCEMBRE 1973, C'EST LA STERIA QUI EST CHOISIE POUR MENER CETTE ÉTUDE ET SOMECH, EN ACCORD AVEC LES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF, FAIT APPEL À L'ASSISTANCE TECHNIQUE DE MR DREYFOUS, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION INFORMATIQUE DE SIMPROFRANCE.-

UN FINANCEMENT D'ENVIRON 700.000 FRs EST MIS EN PLACE, ASSURÉ PAR LA DIRECTION À L'INFORMATIQUE POUR 50% ET PAR SOMECIN AINSI QUE PAR NOS COLLÈGUES DU HAVRE.-

EN EFFET, LES TRANSITAIRES ET AGENTS MARITIMES DU HAVRE INTÉRÊSSÉS PAR NOTRE PROJET ONT DEMANDÉ À Y PARTICIPER, CE QUI A ÉTÉ ACCEPTÉ D'AUTANT PLUS FACILEMENT QUE L'IMPORTANCE DE L'ÉTUDE, SON POSSIBLE DÉVELOPPEMENT, SON COÛT AU PREMIER STADE, ONT FAIT APPARAÎTRE QU'IL CONVENAIT DE RECHERCHER - DÈS LE DÉPART - DES SOLUTIONS RÉALISTES, RATIONNELLES ET ÉCONOMIQUES.-

L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ, COMMENCÉE EN JANVIER 1974, EST ACHEVÉE EN MARS 1975 ET COMPORTE TROIS PHASES :

- ANALYSE DE L'EXISTANT ET NOUVELLES PROCÉDURES À L'EXPORT,
- ÉVALUATION DES BESOINS EN MATÉRIEL INFORMATIQUE,
- ÉTUDE ÉCONOMIQUE.-

APRÈS LES RÉUNIONS BI-MENSUELLES DU COMITÉ EXÉCUTIF ET DEUX GRANDES RÉUNIONS COMMUNES AUX PROFESSIONNELS DE MARSEILLE ET DU HAVRE À PARIS, IL A PU ÊTRE PRÉSENTÉ, GRÂCE AU CONCOURS APPORTÉ PAR CII, EN DÉCEMBRE 1974 UNE MAQUETTE DE RÉALISATION ILLUSTRANT, DANS UNE CERTAINE MESURE, L'OBJECTIF FINAL RECHERCHÉ.-

UNE PLAQUETTE DE SYNTHÈSE A ÉTÉ ÉDITÉE. ELLE VOUS A ÉTÉ DIFFUSÉE ET VOUS Y LIREZ LES PRINCIPAUX RÉSULTATS D'UNE ANNÉE DE RECHERCHE. CES RÉSULTATS RESTENT TOUT À FAIT VALABLES QUANT AUX NOUVELLES PROCÉDURES DE TRAVAIL; LES NOVATIONS A Y APPORTER NE CONCERNENT QUE LES DONNÉES PUREMENT INFORMATIQUES.-

IL CONVIENT DE DIRE, TOUTEFOIS, QUE L'UNE DES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE CETTE ÉTUDE A ÉTÉ QUE L'INVESTISSEMENT SERA TRÈS IMPORTANT, DE L'ORDRE DE PLUSIEURS DIZAINES DE MILLIONS LOURDS. CECI POSE UN PROBLÈME DE FINANCEMENT D'AUTANT PLUS DIFFICILE À RÉALISER QUE, TRÈS GÉNÉRALEMENT, NOS PROFESSIONNELS MARITIMES, SOCIÉTÉS DE SERVICE, NE DISPOSENT QUE DE PEU DE CAPITAUX À INVESTIR À MOYEN TERME.-

MANQUANT DE CAPITAUX MAIS VOULANT RESTER MAÎTRE DU PROJET, NOUS AURIONS COURU UN CERTAIN RISQUE À NOUS TOURNER UNIQUEMENT VERS LES BANQUES.-

NOUS AVONS DONC DEMANDÉ LE SOUTIEN DE LA DIRECTION DES PORTS, NON SEULEMENT POUR OBTENIR UN FINANCEMENT - CE QUI EST ÉVIDEMMENT L'UNE DE NOS PRÉOCCUPATIONS - MAIS AUSSI POUR NOUS FAIRE CONFIRMER QUE TRIM EST UN PROJET D'INTÉRÊT NATIONAL, DANS LEQUEL LES PROFESSIONNELS DOIVENT ÊTRE SOUTENUS PAR LES POUVOIRS PUBLICS.-

DANS LE MÊME ESPRIT, DES CONTACTS ONT ÉTÉ PRIS AVEC LA DÉLÉGATION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, LA COMMISSION POUR L'INFORMATIQUE ET LE MINISTÈRE DU COMMERCE EXTÉRIEUR. L'AMBITION DU PROJET TRIM A ÉTÉ, LÀ-AUSSI, RECONNUE COMME VALABLE ET LES POUVOIRS PUBLICS ONT DÉCIDÉ DE SOUTENIR LE PROJET.-

J'AJOUTERAI, ENFIN, QUE LE SYSTÈME DE DÉDOUANEMENT SOFIA EST MAINTENANT MIS EN PLACE ET QUE LE DIALOGUE SOFIA/TRIM EST CONSIDÉRÉ COMME UN OBJECTIF ESSENTIEL,

TANT PAR LES PROFESSIONNELS QUE PAR LA DIRECTION DES DOUANES.-

LES EXCELLENTES RELATIONS QUE NOUS AVONS TOUJOURS ENTRETENUES AVEC CETTE ADMINISTRATION NOUS LAISSENT ESPÉRER QUE CET OBJECTIF SERA ATTEINT ET QUE DE NOUVELLES PROCÉDURES, SIMPLIFIÉES, POURRONT ÊTRE ADOPTÉES DANS LES PORTS.-

MAIS LES PROFESSIONNELS DOIVENT APPORTER UNE PART, MÊME MODESTE, DU FINANCEMENT ET METTRE EN PLACE DES STRUCTURES QUI LEUR SOIENT PROPRES.-

C'EST CE QUI A ÉTÉ FAIT, PUISQUE LES ASSOCIATIONS TRIM LE HAVRE ET TRIM MARSEILLE ONT ÉTÉ CRÉÉES EN DÉCEMBRE 1975 ET MARS 1976, PUIS SE SONT GROUPÉES AU SEIN DE L'ASSOCIATION TRIM FRANCE EN AVRIL 1976 EN APPORTANT CHACUNE UNE CONTRIBUTION DE 500.000 FRs SUR UN BUDGET TOTAL DE 4 MILLIONS, DEVANT COUVRIR LA DEUXIÈME PHASE DE L'ÉTUDE.-

DANS LES JOURS QUI VIENNENT, LA DIRECTION DES PORTS VA DÉTACHER AUPRÈS DE NOUS UN INGÉNIEUR QUI SERA NOTRE CHEF DE PROJET, PUIS NOUS PROCÉDERONS À LA CONSULTATION DES SOCIÉTÉS DE CONSEIL EN INFORMATIQUE ET L'ÉTUDE PROPREMENT DITE DEVRAIT COMMENCER EN JANVIER 1977.-

IL S'AGIRA, D'ABORD, D'ÉTUDIER LES DIFFÉRENTES FAÇONS DE RÉALISER TRIM.-

L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ DE LA STERIA A PRÉSENTÉ UNE SOLUTION MAXIMUM, DANS LAQUELLE TRIM SERAIT RÉALISÉ D'UN SEUL COUP.-

POUR BIEN DES RAISONS CECI N'EST QU'UNE HYPOTHÈSE D'ÉCOLE ET IL FAUT, MAINTENANT, IMAGINER DIFFÉRENTES SOLUTIONS QUI, PAR ÉTAPES, CONDUIRONT AU FONCTIONNEMENT DE TRIM EN TOTALITÉ.-

LE CHOIX DE LA SOLUTION EFFECTUÉ, IL FAUDRA DÉFINIR LES "FONDATAIONS" DU SYSTÈME TRIM, C'EST-À-DIRE TOUS LES ÉLÉMENTS QUI SERONT RÉUTILISÉS SANS CHANGEMENT POUR CHACUNE DES ÉTAPES ET DÉFINIR CHACUNE DE CES ÉTAPES.-

CETTE DÉFINITION SE TRADUIRA PAR DEUX CAHIERS DES CHARGES, L'UN PORTANT SUR LE MATÉRIEL, L'AUTRE SUR LE LOGICIEL.-

DANS LE MÊME TEMPS SERA ÉTUDIÉ LE FINANCEMENT DE LA RÉALISATION PROPREMENT DITE.-

VOICI DONC, TRÈS BRIÈVEMENT, CE QUE NOUS AURONS À FAIRE POUR CETTE DEUXIÈME ÉTAPE QUI DOIT DURER ENVIRON UN AN.-

SUR LE PLAN DU FONCTIONNEMENT, LES PRINCIPES SUIVANTS ONT ÉTÉ RETENUS, EN ACCORD AVEC LES ADMINISTRATIONS CONCERNÉES.-

- TRIM FRANCE, DOTÉ D'UN CONSEIL D'ADMINISTRATION REPRÉSENTANT À PART ÉGALE TRIM-LE HAVRE ET TRIM MARSEILLE, SERA LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET PASSERA EN CONSÉQUENCE TOUS MARCHÉS OU CONTRATS NÉCESSAIRES À SON FONCTIONNEMENT ET À LA POURSUITE DE L'ÉTUDE.-

- UN DIRECTEUR DE PROJET, DIRECTEMENT RESPONSABLE DEVANT TRIM FRANCE, SERA ASSISTÉ D'UNE ÉQUIPE DE COORDINATION FOURNIE PAR LES PORTS AUTONOMES.-
- CETTE ÉQUIPE S'APPUIERA SUR LES COMITÉS TECHNIQUES FOURNIS PAR LES PROFESSIONNELS DE CHACUN DES PORTS.-
- IL SERA CRÉÉ AUPRÈS DE TRIM FRANCE UN ORGANISME CONSULTATIF "COMITÉ CONSULTATIF NATIONAL D'ORIENTATION" QUI REGROUPE LES REPRÉSENTANTS DES GRANDES ADMINISTRATIONS CONCERNÉES (DIRECTION DES DOUANES - DIRECTION DES PORTS ET VOIES NAVIGABLES - DATAR - MIPI - ETC...) ET CEUX DES GRANDES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES INTÉRESSÉES.-

CE COMITÉ SERA CHARGÉ DE DONNER SON POINT DE VUE SUR LES GRANDES OPTIONS À PRENDRE POUR L'ÉLABORATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME, SON MODE D'EXPLOITATION ET SUR L'OPPORTUNITÉ D'EXTENSION À D'AUTRES PORTS FRANÇAIS OU D'EXPORTATION SUR DES PORTS ÉTRANGERS QUI POURRAIENT, ÉVENTUELLEMENT, ÊTRE INTÉRESSÉS.-

AVANT DE TERMINER, JE VOUDRAIS AJOUTER QUELQUES MOTS SUR LES AMBITIONS PROFONDES DU PROJET TRIM.-

TRIM DOIT, TOUT D'ABORD, ÊTRE UNE OEUVRE DE PROFESSIONNELS, FAÇONNÉE ET VOULUE PAR LES PROFESSIONNELS. JE CROIS QUE CECI EST LA CONDITION PREMIÈRE DE SA PLEINE RÉUS-SITE.-

AU-DELÀ D'UN OUTIL AU SERVICE DU COMMERCE D'EXTÉRIEUR, AVEC CE QUE CETTE NOTION IMPLIQUE DE PARTICIPANTS : DOUANE, PORTS AUTONOMES, CHARGEURS, EXPORTATEURS, IMPORTATEURS, PROFESSIONNELS MARITIMES, NOUS RECHERCHONS UNE REVALORISATION DE NOS PROFESSIONS.-

EN REGARDANT VERS L'AVENIR ET L'ACCROISSEMENT DES ÉCHANGES, NOUS NE VOULONS PAS ÊTRE LES MAILLONS FAIBLES DANS LA CHAÎNE DES PARTIES PRENANTES DU COMMERCE EXTÉRIEUR.-

CETTE REVALORISATION NE DOIT PAS SEULEMENT ÊTRE VISIBLE DANS LES CIRCUITS ADMINISTRATIFS, DANS LES LIAISONS SECTEUR PRIVÉ ET SECTEUR PUBLIC, DANS L'AMÉLIORATION DE LA PRODUCTIVITÉ DES PORTS, ELLE DOIT AUSSI APPORTER UNE AMÉLIORATION DANS LA CHARGE DE TRAVAIL DES HOMMES, LEUR COMPORTEMENT ET LEURS MÉTHODES DE TRAVAIL.-

IL NE FAUT PAS CACHER QUE LE PROJET TRIM EST COMPLEXE DANS SA DÉFINITION ET SA RÉALISATION.-

LA QUALITÉ DES HOMMES QUI TRAVAILLENT À SA RÉALISATION, L'ÉTENDUE DE L'AIDE DES POUVOIRS PUBLICS, LEUR COMPRÉHENSION DE NOS DIFFICULTÉS, FONT QUE L'AMBITION DE TRIM EST PARFAITEMENT JUSTIFIÉE. J'EN SUIS CONVAINCU. DE MÊME QUE JE SUIS CONVAINCU DU BON ABOUTISSEMENT DE TOUS CES EFFORTS CONJUGUÉS, EN DÉPIT DES NOMBREUSES DIFFICULTÉS QUE NOUS RENCONTRERONS ENCORE.-

JE NE VEUX PAS ÊTRE PLUS LONG.-

DANS CETTE SALLE SE TROUVE UN CERTAIN NOMBRE DE PROFESSIONNELS. JE SOUHAITE QUE, AVANT DE SE QUITTER, VOUS LEUR POSIEZ LES QUESTIONS QUI PEUVENT VOUS PRÉOCCUPER ET QUI POURRAIENT ÉCLAIRER PLUS AVANT L'INTÉRÊT DE TRIM VU PAS CHACUNE DES PROFES-
SIONS.-

JE VOUS REMERCIE DE VOTRE ATTENTION.-

ACTIVITE DE LA COMMISSION DOUANIERE

(R. Carré)

Les Assemblées Générales précédentes ont émis le vœu de créer une Commission de Travail chargée :

- d'étudier les problèmes ayant des implications douanières,
- de rechercher les voies d'une harmonisation et d'une simplification des procédures et des documents douaniers.

Cette Commission a déjà eu l'occasion d'organiser deux séances de travail : Barcelone le 10 Décembre 1973, Gênes le 6 Avril 1976.

OBJECTIFS -

La structure de la Commission qui est composée de praticiens des Douanes autorise une orientation pragmatique des travaux dans le domaine spécialisé de la Douane. Il s'agit en fait de confronter les efforts de rationalisation des procédures et documents douaniers poursuivis dans chacun des ports. On doit évidemment tenir compte d'une part que ces efforts s'inscrivent dans le cadre de la politique d'ensemble de chacune des Administrations Nationales et d'autre part de l'interdépendance des formalités douanières avec les autres opérations portuaires d'ordre administratif et commercial, et même avec celles en "amont" du port si l'on veut appréhender l'acte d'exportation dans son ensemble en remontant la chaîne du transport.

Les premières réunions ont eu pour but essentiel de jeter les bases de la Commission et de fixer les principaux axes de réflexion ; à cet égard, il a paru souhaitable de privilégier l'exportation pour les motifs suivants :

- c'est un domaine plus important que l'importation dans l'optique de la promotion des ports ;
- c'est à l'exportation que les opérations douanières interviennent le plus dans la notion de rapidité et de compétitivité des ports ;

.../...

- les procédures d'exportation sont les plus aptes à être orientées par des actions locales vers une harmonisation dans les trois ports concernés.

Un questionnaire destiné à mieux connaître les procédures douanières utilisées respectivement dans chaque port a été établi par MARSEILLE. Les réponses serviront de "document de référence" qui devrait faciliter le dialogue pour les travaux futurs.

SPECIFICITE DES PROBLEMES PORTUAIRES -

- Du point de vue douanier, il est habituel de distinguer le traitement administratif de la déclaration, des opérations matérielles rattachées au suivi des marchandises qui touche pour partie à la comptabilité matière des magasins.
- Or, si le traitement de la déclaration constitue un tout homogène applicable quel que soit le mode de transport utilisé, il y a lieu de constater que le suivi des marchandises est largement tributaire du mode de transport.
- Il se trouve qu'à la suite de la rupture de charge, généralement imposée dans les ports, cette partie du dédouanement est la plus importante et la plus délicate dans le domaine portuaire en raison :

a) d'une part, de la nécessité du contrôle lors de l'arrivée des marchandises au port (cette prise en charge des marchandises c'est la "mise à quai") et également lors de l'embarquement, c'est l'Ecor à l'embarquement.

b) d'autre part de l'interpénétration des opérations douanières et commerciales (transitaires, manutentionnaires, armateur, etc)

- On est conduit à constater que dans bon nombre de cas, des informations nécessaires au transport et à la prise en charge portuaire des marchandises ne sont pas disponibles au port avant ou au plus tard à l'arrivée des marchandises sur les quais. Le transitaire ne peut donc disposer à temps des éléments lui permettant de déclencher le processus portuaire.

Ceci est une particularité portuaire mais c'est également une spécificité méditerranéenne. Il est d'ailleurs fréquemment souligné que cette situation ne se présente pas dans les ports de la Mer du Nord.

- Conséquence de cette situation, dans la plupart des ports méditerranéens est pratiquée la "réception permanente à quai". On n'y connaît ni "closing date", délai limite d'acceptation des marchandises régulièrement reconnues, ni limitation de la descente à quai des marchandises aux quelques jours précédant le départ des navires.

- On peut également constater l'inadaptation des méthodes de traitement des opérations portuaires face aux progrès techniques dans le domaine du transport maritime (transport par conteneur, roll on roll off, etc ...) et des équipements portuaires (portiques, engins de manutention, etc)

LA LIASSE MARITIME D'EXPORTATION -

- Parmi les efforts de rationalisation des procédures et documents d'exportation, la formule de la liasse maritime d'exportation pratiquée au Port de Marseille a paru retenir l'attention des délégations espagnole et italienne.

Ce système vise :

- a) d'une part à adapter les méthodes de traitement administratif de l'exportation aux progrès techniques de transport maritime,
 - b) d'autre part à normaliser et à aligner sur la formule cadre de Genève les déclarations d'exportation et les documents commerciaux.
- Au surplus, le mécanisme de la liasse tend à créer parallèlement les conditions de base pour un effort plus ample de rationalisation et de maîtrise de tous les éléments de l'acte d'exportation englobant donc toute la chaîne du transport en "amont" du port.

L'ECOR MECANISE -

- Le prolongement logique de cette procédure est l'écor mécanisé utilisé dans le Port de Marseille en vue du contrôle du suivi des marchandises par la Douane :

a) au stade de la mise à quai, la Douane veut s'assurer que les marchandises déclarées sont bien reçues à quai ou en magasin.

b) au stade de l'embarquement, où il faut contrôler que les marchandises reçues et pour lesquelles la Douane a délivré le "Bon à Exporter" sont réellement embarquées.

- L'Ecor mécanisé permet le rapprochement ou "mariage" par ordinateur des documents commerciaux et douaniers de la liasse pour assurer les contrôles de la mise à quai et de l'embarquement des marchandises.

Grâce à ce contrôle automatisé, les agents libérés des manipulations multiples des documents, peuvent être employés à des contrôles physiques plus fréquents.

L'AUTOMATISATION -

La liasse maritime peut être considérée comme la première réalisation dans la voie de l'intégration et de l'automatisation. D'autres changements plus fondamentaux seront sans doute indispensables.

C'est ce que devrait apporter l'informatique et notamment l'utilisation des techniques électroniques du temps réel dans un système reposant sur le principe d'une intégration des fonctions résultant de l'extrême dépendance des tâches et des professions portuaires.

CONFERENCES DI LINEE MEDITERRANEO NORD-OCCIDENTALE
OLTRE SUEZ. COORDINAMENTO DELLA NOMENCLATURA
TARIFFARIA DEI NOLI

(P. de Paolis - P. Valbuona)

L'ipotesi di lavoro scaturita dalla II^a Assemblea Generale del nostro Comité di Marsiglia nel settembre 1972 di istituire un Comitato di armonizzazione fra le Conferences del Nord Europa e quelle operanti nel Mediterraneo; e quella successiva emersa dall'Assemblea di Barcellona del dicicembre 1973 di stabilire un rapporto permanente fra il Comité e le Conferences sono la testimonianza dell'importanza che il nostro Comité annette ad un rapporto di collaborazione con le Conferences ed alla ricerca di temi di comune interesse che tale collaborazione possano far progredire.

La relazione dell'Avv. Francesco Ventrella, Direttore della Commissione Trasporti della Comunità Europea, nel corso della IV^a Assemblea Generale di Genova, nel giugno del 1975, sul codice di comportamento delle Conferences, conferma il ruolo attribuito dalla Comunità alle Conferences nel quadro della politica comunitaria e l'esigenza sentita di pervenire, con ogni utile mezzo, a una collaborazione costruttiva anche in settori nei quali in sommo grado si esplica la privata iniziativa.

E' naturale che, date le finalità, la struttura e le tradizioni delle Conferences e le ragioni per le quali le stesse sono sorte e si sono affermate, non sia sempre facile far progredire un discorso che non sia di natura mercantile immediata. E per noi del Mediterraneo tale difficoltà è accentuata dal fatto che le Conferences sono per lo più espressione di interessi solo parzialmente mediterranei e le loro sedi madri sono generalmente nel

Nord Europa: i rapporti, i colloqui, gli esami dei problemi avvengono pertanto con i rappresentanti lo cali che, pur essendo validissimi interlocutori, non sono muniti dei poteri decisionali necessari.

D'altra parte, è compito fondamentale del nostro Comitato pervenire gradualmente ad un coordinamento dei porti del Mediterraneo Nord Oc cidentale e tale coordinamento, per la natura stessa e le funzioni dei porti, non può essere un fatto in terno, ma coinvolge necessariamente tutti i soggetti e le attività connesse con i porti, in primo luogo i soggetti principali: la nave e la merce.

Rientrano in quest'opera di coordi namento praticamente tutti gli studi del Comité, da quelli già perfezionati riguardanti i dati statistici a quelli intrapresi circa gli aiuti alla naviga zione, a quelli riguardanti i perfezionamenti e le semplificazioni delle procedure doganali, che forma no oggetto di trattazione anche nella presente Assem blea.

Ed è con uno sguardo rivolto agli studi statistici ed a quelli doganali, nonché nella radicata e permanente convinzione che il dialogo con le Conferences debba proseguire, anche per le cose minute, indispensabili per ottenere successivamente risultati di più ampio respiro, che nel periodo in tercorso dalla precedente Assemblea le Segreterie del Comité hanno coltivato un altro argomento ritenuto meritevole di attenzione.

Come nel settore doganale ed in quello statistico, così anche per i noli si avverte la necessità di pervenire ad una nomenclatura delle merci la più semplificata possibile, e comunque co mune.

I vantaggi che deriverebbero da tale unificazione sono intuitivi e possono essere così brevemente riassunti:

- eliminazione dell'attuale necessità di ricorrere ad interpretazioni, per forza di cose soggettive, nell'attribuzione di una determinata voce merceologica e della corrispondente tariffa ad un tipo di merce;
- eliminazione delle erronee interpretazioni di classificazione;
- possibilità di utilizzare su larga scala le macchine elettrocontabili nella liquidazione dei noli;
- conseguente economia di gestione, maggiore chiarezza e precisione.

Il problema, anche se posto in termini diversi, era già presente all'inizio del secolo e sin dagli anni 30 furono poste le basi per la sua risoluzione, intesa soprattutto come ricerca di uno strumento in grado di favorire i raffronti statistici nell'ambito del commercio internazionale. Nel 1938, infatti, la Società delle Nazioni pubblicò la "Minimum List of Commodities for International Trade Statistics" preparata da un Comitato di esperti sulla base di una revisione della "League's Draft Customs Nomenclature". Successivamente la terza sessione della Commissione statistica delle Nazioni Unite raccomandò una revisione della "Minimum List". Si giunse così, nel 1950, alla pubblicazione della "United Nations Standard International Trade Classification" (SITC).

Il SITC è una classificazione statistica di merci che ha lo scopo di fornire gli ag

gregati merceologici necessari all'analisi economica e di facilitare il raffronto, a livello internazionale, dei dati commerciali. Sottoposto a revisione nel 1960, il SITC è attualmente utilizzato dai Governi di numerosi Stati che rappresentano circa l'80% del commercio mondiale; le maggiori agenzie internazionali, inoltre, lo hanno adottato per le loro relazioni statistiche.

Altri Stati si servono del SITC non direttamente, ma come base per le loro nomenclature tariffarie: nell'America latina, ad esempio, è adottata la "Nomenclatura Arancelaria Uniforme Centro Americana" (NAUCA).

Successivamente, nel 1955, nell'ambito della Comunità Europea, è stata elaborata la "Bruxelles Tariffs Nomenclature" (BTN) cui sono allegate le "Explanatory Notes to the Bruxelles Nomenclature".

Il BTN, che si basa sulle voci doganali della Comunità Economica Europea, è stato predisposto da una Commissione di lavoro di cui facevano parte rappresentanti delle linee di navigazione. Nel BTN, pur essendovi piena corrispondenza, il numero delle voci è minore rispetto a quelle doganali della CEE, in quanto non vi sono state comprese le voci inutili ai fini della liquidazione dei noli.

A seguito di modificazioni apportate ad entrambe le classificazioni, vi è piena corrispondenza fra il BTN e il SITC, il che consente, fra l'altro, di applicare direttamente al SITC le definizioni delle voci del BTN, nonché di utilizzare, anche per il SITC, le Explanatory Notes to the Bruxelles Nomenclature.

A cura delle Nazioni Unite sono stati pubblicati, in due volumi, gli "Indexes for

the SITC Revised": tali indici tengono conto delle modifiche apportate al SITC originale e utilizzano ampiamente le "Explanatory Notes to the Bruxelles Nomenclature". Gli Indexes raggruppano circa 45.000 tipi di merce in 1.312 voci. Vi sono due indici: Indice per voci e Indice alfabetico. Il primo indica le voci in ordine numerico e per ciascuna voce elenca le merci che di essa fanno parte. Il secondo riporta in ordine alfabetico tutte le merci che appaiono nel primo.

Le voci sono contrassegnate da un numero di codice di 5 cifre.

L'utilità di tali indici è messa particolarmente in evidenza dal fatto che, una volta individuato il numero di una particolare voce, si può identificare automaticamente il numero della corrispondente voce BTN.

Fatta questa necessaria premessa, occorre dire che nel corso di incontri delle Segreterie del Comité con i Rappresentanti locali delle Conferences si è convenuto che l'idea di pervenire ad una armonizzazione delle nomenclature tariffarie - inizialmente nell'ambito delle sole Conferences Mediterraneo e oltre Suez - fosse meritevole di approfondimento in vista degli indubbi vantaggi che da tale armonizzazione deriverebbero.

La situazione della nomenclatura tariffaria dei noli delle Conferences Mediterraneo-oltre Suez è in oggi la seguente:

- MEDITERRANEAN MIDDLE EAST CONFERENCE (MEDMECON)

Dal 1° marzo 1974 adotta la Bruxelles Tariffs Nomenclature (BTN)

- ACCORDO AGENTI MAR ROSSO E GOLFO DI ADEN
Nomenclatura propria molto semplificata.
- CONFERENCE DESSERVANT MADAGASCAR (CIMACOREN)
La nomenclatura, modificata due anni fa, consta di 56 classi per Genova e di 53 per Marsiglia. E' possibile convertire alcune voci tariffarie in quelle corrispondenti del BTN.
- NUOVA CALEDONIA/ENTENTE DE FRET DES LIGNE DE NAVIGATION DESSERVANT PAPEET ET NOUMEA
Nomenclatura molto semplice (6 classi), dato il traffico quasi esclusivamente di cabotaggio.
- ITALY FAR EAST FREIGHT CONFERENCES
THE EAST AFRICAN CONFERENCE LINES
THE SOUTH AFRICAN CONFERENCE LINES
Le sedi londinesi hanno optato per l'adozione della nomenclatura SITC.
- WESTERN ITALY/INDIA PAKISTAN CONFERENCE LINES
WESTERN ITALY/ CEYLON CONFERENCES
EUROPE/INDONESIA FREIGHT CONFERENCES
OUTWARD CONTINENT/AUSTRALIA CONFERENCE
Nomenclatura fissata dalla sede londinese, non basata nè sul BTN nè sul SITC.
- MAURITIUS/PORT LOUIS OUTWARD CONFERENCES
Nomenclatura fissata dalla sede londinese.
- NEW ZELAND EUROPEAN SHIPPING ASSOCIATION
Intenzionata ad introdurre il codice SITC, in at

tesa che venga introdotta una "descrizione e sistema di codificazione armonizzati" attualmente in discussione fra la Camera di Commercio Internazionale e il Consiglio di Cooperazione Doganale.

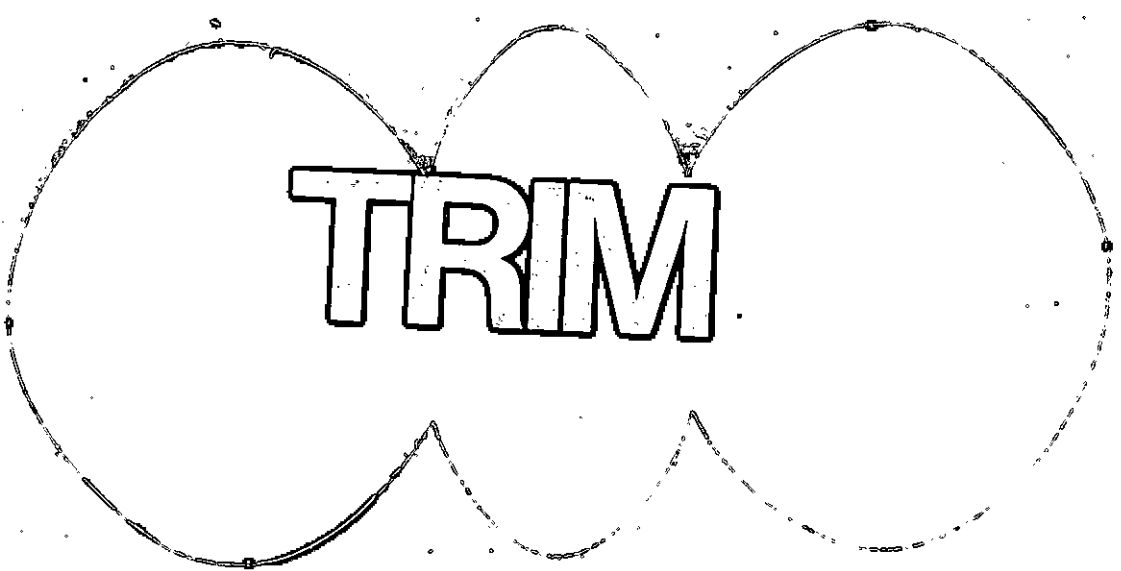
Dall'elenco di cui sopra risulta che l'armonizzazione tariffaria, sulla base del codice BTN, non presenta particolari ostacoli per quel che riguarda le Conferences con sede non londinese: la MEDMECON, infatti, adotta già il BTN; la CIMACOREN ha una nomenclatura che può essere convertita in quella del BTN; l'ACCORDO AGENTI MAR ROSSO E GOLFO DI ADEN ha espresso, tramite il suo segretario, la propria disponibilità all'adozione del BTN.

Per quanto riguarda invece le Conferences con sede londinese o comunque nord-europea, il problema, nonostante il favore per l'armonizzazione tariffaria dimostrato dai rappresentanti locali, non è di facile risoluzione. Infatti, anche se non si dispone ancora delle risposte ufficiali di tali Conferences, si può prevedere, sulla scorta delle indicazioni dei loro rappresentanti locali, che allo stato attuale non vi è propensione ad un coordinamento delle nomenclature tariffarie. Tale atteggiamento sembra doversi attribuire, indipendentemente dalle difficoltà e dai disagi che deriverebbero dalla adozione di una nuova nomenclatura, alla propensione a mantenere invariata la struttura degli attuali tariffari, ormai consolidatasi nel tempo.

Tuttavia, nonostante queste ed altre difficoltà che potrebbero rendere più difficile l'attuazione dell'auspicato coordinamento tariffario, nel corso dei colloqui con i rappresentanti delle Conferences locali è emersa chiaramente l'opportunità di approfondire ulteriormente la materia al fine di pervenire a risultati concreti di generale inte

resse. Appunto in tal senso il nostro Comité si sta orientando.

L'azione, che ci si propone, è quella di predisporre, sulla base degli elementi riferiti, uno schema di Codice sul modello del BTN con tutti gli opportuni riferimenti al SITC o ad altre nomenclature. Tale documento costituirà senza dubbio un importante momento sulla via dell'auspicata armonizzazione, nonché uno strumento di conoscenza circa il possibile modo di risolvere il problema e consentire il superamento delle innate e tradizionali diffidenze a modificare quanto per lungo tempo praticato.



TRIM

TRAITEMENT DES INFORMATIONS MARITIMES

CENTRE DE COMMERCE INTERNATIONAL DU HAVRE
CENTRE MEDITERRANÉEN DE COMMERCE INTERNATIONAL-MARSEILLE



TRIM

UN PROJET NATIONAL
UNE CHANCE POUR NOS PORTS

TRIM compte parmi les services spécifiques que les Centres de Commerce International de Marseille et du Havre mettront à la disposition des professionnels du commerce extérieur et du transport maritime.

Il s'intègre dans un ensemble élaboré d'équipements :

- de transmission de l'information • de documentation
- de formation • d'accueil • d'animation



MARSEILLE

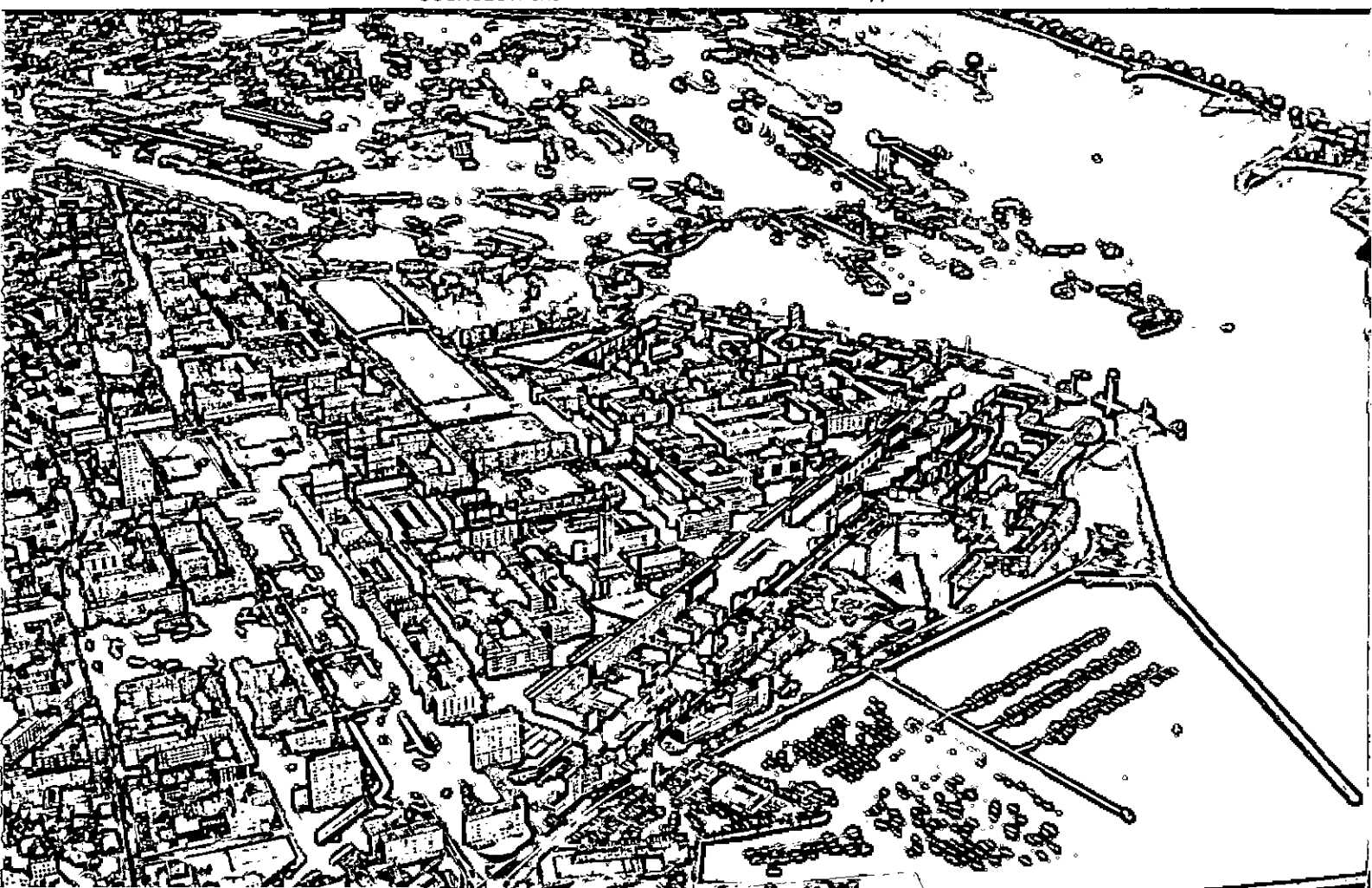


7.500 touchers de navire
5.800.000 tonnes de marchandises diverses
645.000 déclarations en Douane
6.000 professionnels directement concernés

LE HAVRE

7.850 touchers de navire
5.800.000 tonnes de marchandises diverses
520.000 déclarations en Douane
4.000 professionnels directement concernés

SOURCES : Ports Autonomes Chiffres 1974 - Étude d'opportunité.



TRIM : TRAITEMENT DES INFORMATIONS MARITIMES

UN SYSTÈME INFORMATIQUE

Conçu par les professionnels du Havre et de Marseille, TRIM est un système informatique destiné à traiter, en respectant les usages propres à chaque port, les informations liées à l'exécution des opérations du commerce international maritime tant à l'exportation qu'à l'importation.

PLURIPROFESSIONNEL

Outil au service des professions portuaires il concerne directement :

- les Compagnies de Navigation, les Agents Maritimes et les Courtiers Maritimes
- les Transitaires et les Commissionnaires en Douane
- l'Administration des Douanes
- les Acconiers et les Exploitants-quai
- les Ports Autonomes

et indirectement d'autres professions telles que : transporteurs terrestres, assurances, banques.

POUR AMÉLIORER LA LA CIRCULATION DE LA MARCHANDISE

Ces dernières années, de très grands progrès ont été accomplis dans le domaine du transport des marchandises, mais les gains de temps en résultant sont souvent annulés; les modalités de traitement des opérations administratives et documentaires n'ont pas été modifiées à l'intérieur des ports, les opérations douanières ont peu changé et la transmission des documents s'effectue toujours de la même façon.

PRÉFIGURANT LES NOUVEAUX TYPES DE RELATIONS INTER-PORTUAIRES

Dans le transport aérien des systèmes de traitement des informations relatives au fret ont été étudiés : LACES fonctionne déjà à Londres et SOFIA est en cours de réalisation à Paris.

Dans le domaine maritime quelques systèmes privatifs sont déjà opérationnels; ils concernent plus particulièrement le transport par conteneur entre l'Europe et les Etats-Unis.

TRIM RÉPOND A DES OBJECTIFS RÉALISTES ...

- SIMPLIFIER LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES
- ACCÉLÉRER LES ÉCHANGES D'INFORMATIONS ENTRE LES PROFESSIONS
- RÉALISER LA CONCORDANCE ENTRE LE CIRCUIT PHYSIQUE DES MARCHANDISES ET LE CIRCUIT DOCUMENTAIRE
- OBTENIR PLUS RAPIDEMENT LES DOCUMENTS COMMERCIAUX
- ASSURER LA FIABILITÉ DES INFORMATIONS

- AMÉLIORER LA QUALITÉ DES SERVICES RENDUS
- ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ DES PLACES PORTUAIRES

- ÊTRE UN OUTIL AU SERVICE DES PROFESSIONNELS
- PRÉSERVER LE SECRET DES INFORMATIONS
- RESTER NEUTRE SUR LE PLAN COMMERCIAL

- DANS DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES RENTABLES.

MAIS TRIM N'ENTEND PAS SE SUBSTITUER AUX PROFESSIONNELS

- DANS LEURS NÉGOCIATIONS COMMERCIALES
- DANS LEURS PROBLÈMES DE GESTION INTERNE
- DANS LEURS RESPONSABILITÉS JURIDIQUES

... DÉFINIS AU COURS DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

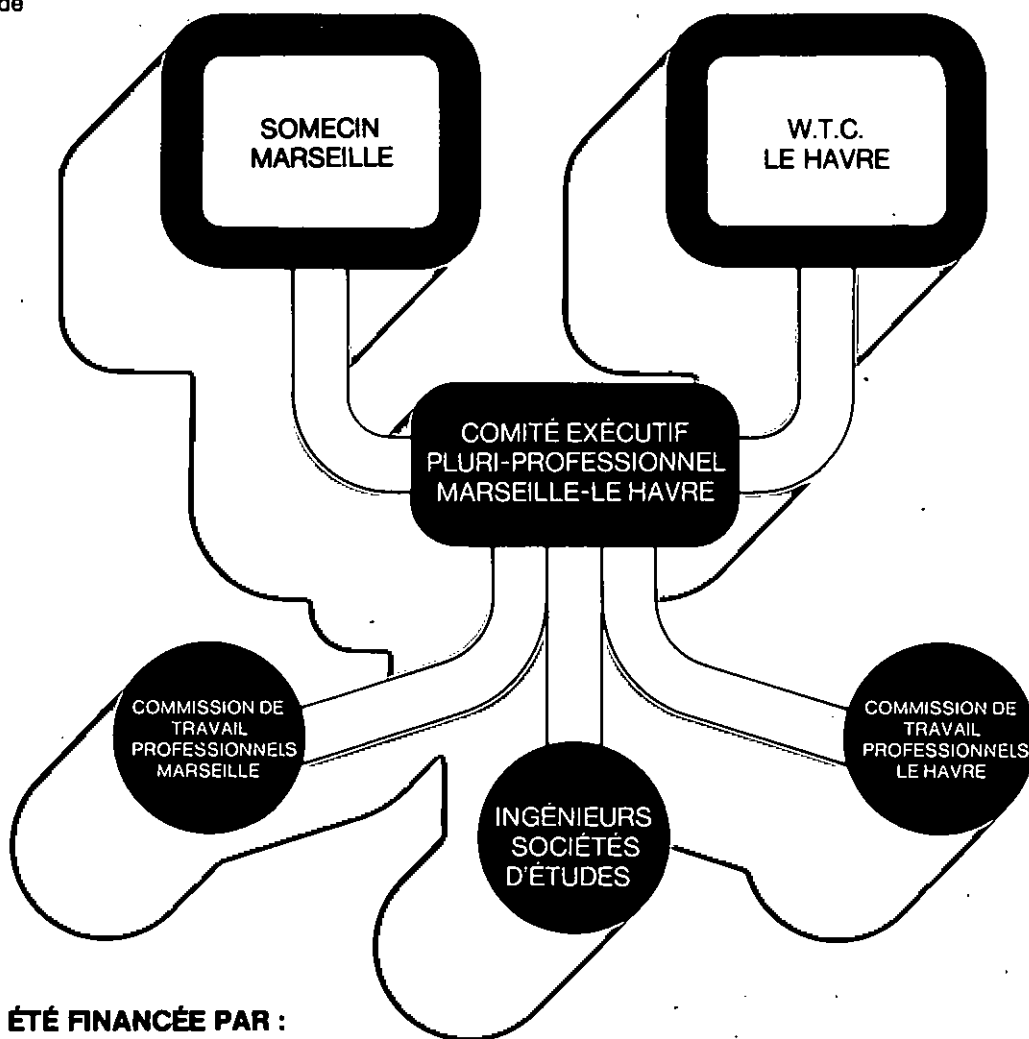
UN COMITÉ EXÉCUTIF

Réunissant dans le cadre de la SOME CIN et du WTC du Havre, les représentants des syndicats professionnels, de la Douane et des Ports Autonomes des places de Marseille et du Havre, il a eu pour rôle :

- de choisir les sociétés chargées de la réalisation de l'étude
- de suivre, d'orienter et de contrôler au cours de réunions périodiques le déroulement des travaux
- de veiller à la diffusion des informations
- de décider sur les options présentées au cours de l'étude

DES COMMISSIONS DE TRAVAIL

Elles ont apporté le point de vue des praticiens sur les propositions faites par les Ingénieurs d'études quant aux procédures nouvelles et à leurs applications informatiques



L'ÉTUDE A ÉTÉ FINANCÉE PAR :

La Délégation à l'Informatique (Ministère de l'Industrie)

La DATAR

Les Etablissements Publics Régionaux de Haute Normandie et de Provence Côte d'Azur

Le Centre de Productivité des Transports

La SOME CIN

Le WTC du Havre

Les syndicats professionnels du Havre et de Marseille :

- Agents Maritimes Consignataires
- Courtiers Maritimes
- Entrepreneurs de manutention
- Marine Marchande
- Transitaires et commissionnaires en douane

Les Ports Autonomes de Marseille et du Havre

L'Administration des Douanes a apporté son concours actif tout au long du déroulement de l'étude

UN AN DE TRAVAIL (Janvier-Décembre 1974)

7 ingénieurs appartenant aux sociétés STERIA-TELESYSTEMES - SOGREP - CMI - et bénéficiant de la participation d'ICOREM ont fourni environ 7.000 heures de travail.

250 professionnels ont été directement associés à la définition des procédures nouvelles par le canal des commissions de travail.

La présentation de la maquette informatique du projet TRIM a sensibilisé à Marseille et au Havre près de 1.000 personnes appartenant à plus de 200 entreprises.

TRIM S'APPLIQUE A UN ENSEMBLE D'OPERATIONS BIEN DÉFINIES

LE CIRCUIT PHYSIQUE A L'EXPORT

RÉCEPTION DE LA MARCHANDISE

Création de l'Ordre de Transit Maritime (O.T.M.) en fournissant l'ensemble des informations nécessaires à la description d'une expédition pour les autres partenaires.

L'O.T.M. équivaut à la note de chargement actuelle : un ou plusieurs types de marchandises, un exportateur, un destinataire.

Descente à quai de la marchandise avec édition chez le transitaire de l'ordre de mise à quai. Ce document assure la liaison entre le transitaire et l'acconier ou l'exploitant-quai.

GESTION DES MARCHANDISES SUR QUAI

Prise en charge de la marchandise par l'acconier ou l'exploitant-quai qui correspond au vu à quai de la marchandise avec indication de l'emplacement à quai.

Cubage des colis pour fournir les informations nécessaires à la tarification des connaissements ainsi que les indications pour la facturation de la manutention.

Prise en compte des empotages sur quai et affectation des O.T.M. correspondant à un conteneur.

Edition de l'état des laissés à quai reconnus et non reconnus.

PRÉPARATION DE L'EMBARQUEMENT ET MISE A BORD

Liste des O.T.M. bons à embarquer pour préparer le plan de chargement.

Pointage à l'embarquement permettant d'obtenir rapidement les documents commerciaux ainsi que l'indication de l'emplacement de la marchandise à bord du navire.

LES DOCUMENTS COMMERCIAUX

PRÉPARATION DE LA TAXATION DU CONNAISSEMENT

Indication par le transitaire de l'affectation à un connaissement des O.T.M. ou partie d'O.T.M. qui s'y rattachent ce qui permet à l'Agent Maritime d'en réaliser la tarification c'est-à-dire de fournir les informations nécessaires pour le calcul de la taxation du connaissement.

EDITION DES DOCUMENTS COMMERCIAUX

Edition des connaissements taxés ou non taxés et des factures de fret.

Edition du manifeste marchandises dès la fermeture des cales.

LE CIRCUIT PHYSIQUE A L'IMPORT

PRÉPARATION DU DÉCHARGEMENT

Description des marchandises attendues et sur décision du conducteur en douane, dépôt et édition du manifeste; l'acconier et l'exploitant-quai recevront de leur côté la rubrique.

GESTION DES MARCHANDISES SUR QUAI

Pointage au débarquement pour permettre l'édition de l'état des différences.

Prise en compte des enlèvements, apurement automatique du manifeste, édition des listes des marchandises dédouanées non enlevées et débarquées non dédouanées.

PRÉPARATION DE L'ENLÈVEMENT ET ÉVACUATION

Informations complétant celles du manifeste pour créer un O.T.M. Edition d'un ordre d'enlèvement pour l'évacuation de la marchandise.

LE VOYAGE

OFFRE DE TRANSPORT

Fourniture d'informations précises sur les prévisions d'arrivée et de départ des navires (offre de transport).

RÉSERVATION

Enregistrement des décisions des Agents pour la réservation de fret. Enregistrement de l'affectation d'un connaissance à un navire.

LE CIRCUIT DOUANIER

PRÉPARATION DE LA DÉCLARATION

Etablissement d'une déclaration en fournissant un ensemble d'informations douanières qui, ajoutées à celles de l'O.T.M. et à celles de l'ordre de mise à quai, constituent une déclaration.

TRAITEMENT DOUANIER

Dépôt et traitement de la déclaration (recevabilité et bon à exporter ou à enlever) par le système. Edition chez le transitaire ou à la Douane de la déclaration. Dès que le bon à exporter ou à enlever est donné cette information est connue par le Transitaire et par l'Acconier ou l'exploitant-quai.

OPÉRATIONS ANNEXES

Autres opérations : traitement des transits, DAS, échéanciers, opérations sur comptes, déclarations d'entrée-sortie des navires, tenue automatique des comptes des déclarants.



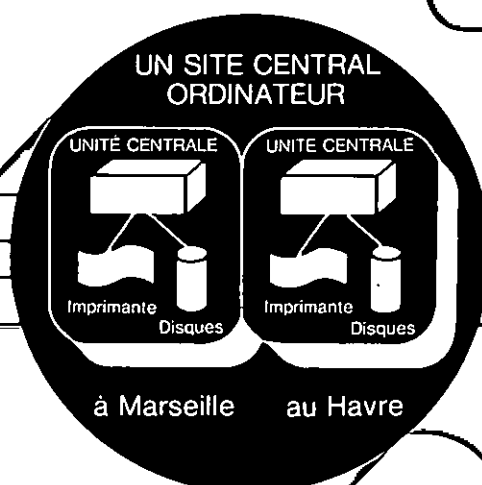
AVEC DES OUTILS INFORMATIQUES ADAPTÉS

NOMBRE TERMINAUX TRANSITAIRES

	Mini	Maxi
Marseille	140	223
Le Havre	91	147

NOMBRE TERMINAUX QUAI

	Mini	Maxi
Marseille	41	49
Le Havre	32	39



	Mini	Maxi
Marseille	7	10
Le Havre	4	6

NOMBRE TERMINAUX DOUANE

	Mini	Maxi
Marseille	25	43
Le Havre	22	39

NOMBRE TERMINAUX PORT AUTONOME

	Mini	Maxi
Marseille	2	5
Le Havre	2	5

NOMBRE TERMINAUX AGENTS ET COMPAGNIES

SOURCES : Etude d'Opportunité. Le nombre de terminaux nécessaires a été calculé en tenant compte de différents critères : type de terminal (machine à écrire, combiné écran-imprimante), qualification de l'opérateur (spécialisé, non spécialisé). On s'est contenté de reprendre ici les minima et maxima.

DES MOYENS

Les sites centraux, un au Havre et un à Marseille, contiennent l'ordinateur pièce maitresse du système avec ses moyens de traitement et de stockage des informations. Les principales caractéristiques de chacun de ces ordinateurs sont :

- une ou plusieurs unités centrales équivalant aux plus puissants centres de calculs installés actuellement (près de 150 Entrées/Sorties par seconde pendant l'heure de pointe)
- des disques magnétiques d'une capacité de 800 millions de caractères en ligne.

Les réseaux qui permettent de dialoguer avec ces sites centraux regroupent :

- les lignes téléphoniques spécialisées
- les concentrateurs chargés de gérer les liaisons entre l'unité centrale et les terminaux
- les terminaux qui seront soit des machines à écrire, soit des combinés écran-imprimante (environ 200 au Havre et 300 à Marseille).

DES PERFORMANCES

Les utilisateurs obtiendront des réponses de l'unité centrale dans un délai de deux à trois secondes avec, dans le cas rare d'utilisation simultanée par tous les partenaires, ou pour certaines opérations non fondamentales, une tolérance portant ce délai à 15-20 secondes.

Les sécurités nécessaires sont prévues pour que, en cas de panne, le système redémarre dans la demi heure qui suit l'arrêt.

Le système est au service des professionnels 16 heures par jour.

UN MODE D'UTILISATION

Chaque utilisateur introduit lui-même les informations par l'intermédiaire du terminal installé dans ses locaux avec identification de la personne qui effectue les opérations.

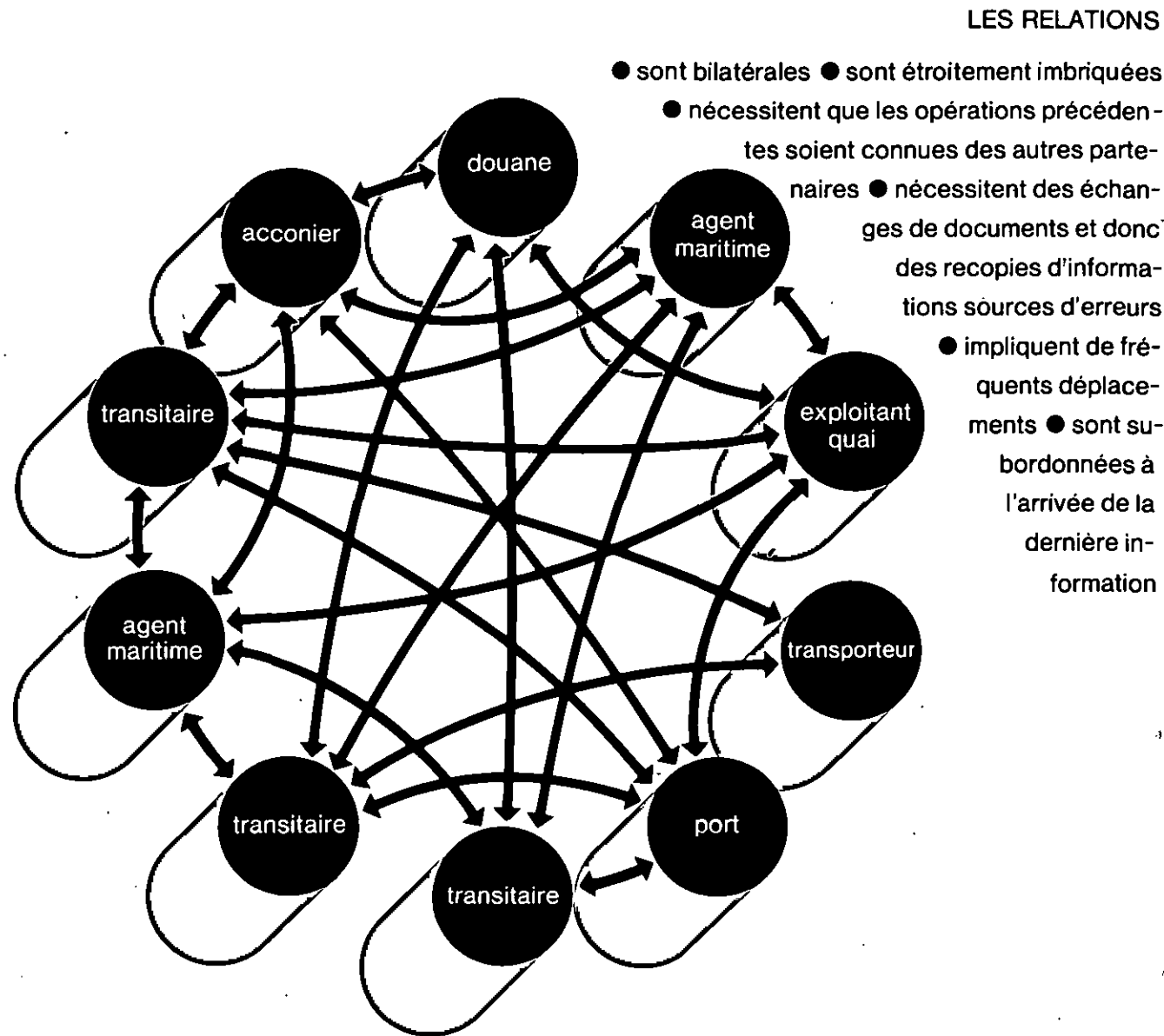
Le fonctionnement en temps réel et le mode conversationnel permettent un véritable dialogue entre l'utilisateur et le système.

La conjugaison de ces deux caractéristiques permet donc :

- le contrôle des informations lors de leur saisie, avec détection des erreurs et possibilité de correction immédiate par l'utilisateur
- l'alerte par la procédure des «boîtes aux lettres» de chaque partenaire lorsque un litige survient ou lorsque il faut d'urgence exécuter une opération
- l'édition de certains documents dès que la demande en est faite ou dès que l'opération correspondante a été réalisée.

SIMPLIFIE LES RELATIONS INTERPROFESSIONNELLES AINSI QUE L'EXÉCUTION DES OPÉRATIONS DOCUMENTAIRES

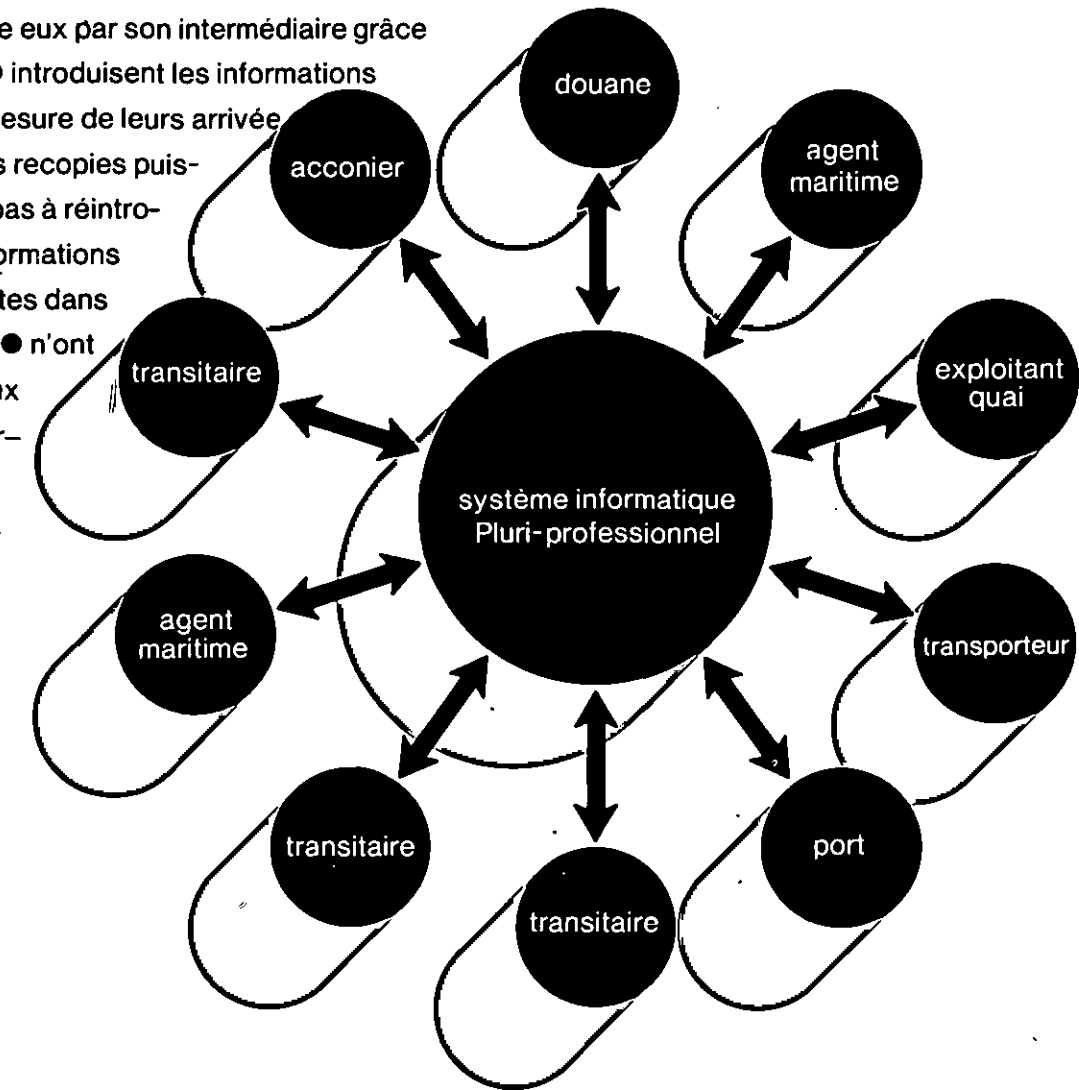
SITUATION ACTUELLE



SITUATION AVEC TRIM

LES PARTENAIRES

- sont reliés à un site central commun ● communiquent entre eux par son intermédiaire grâce au réseau
- introduisent les informations au fur et à mesure de leurs arrivées
- évitent les recopies puisqu'ils n'ont pas à réintroduire les informations déjà présentes dans l'ordinateur
- n'ont accès qu'aux seules informations les concernant.



EXEMPLES DE MODIFICATIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS DOCUMENTAIRES

ACTUELLEMENT	OPÉRATIONS	AVEC TRIM
• Recherche du navire • Contact avec l'Agent Maritime	RÉSERVATION	• Interrogation du fichier voyage • Indication à l'Agent de la référence de l'O.T.M. lors du contact téléphonique • Confirmation de la réservation par l'Agent
• Rédaction du connaissement par le Transitaire • Dépôt du connaissement chez l'Agent Maritime par le commis du Transitaire	DÉPÔT ET TAXATION DU CONNAISSEMENT	• Introduction par le Transitaire des O.T.M. affectés à un connaissement • Introduction de la tarification par le taxateur à partir de la liste des bons à taxer • Édition chez l'agent maritime des connaissements taxés mis à bord
• Rédaction de la déclaration • Dépôt et recevabilité à la Douane • Éventuellement modification de la déclaration • Traitement par la Douane	DÉCLARATION EN DOUANE EXPORT OU IMPORT	• Introduction des informations douanières • Dépôt, recevabilité, éventuellement modification et traitement de la déclaration • Édition à la Douane et/ou chez le transitaire de la déclaration (l'exploitant-quai en est averti automatiquement)
• Retrait chez l'Agent du bon à délivrer • Rédaction de l'ordre d'enlèvement • Indication par l'acconier ou l'exploitant-quai	ENLÈVEMENT	• Introduction du bon à délivrer chez l'Agent • Édition de l'ordre d'enlèvement chez le transitaire • Introduction par l'acconier ou l'exploitant-quai de la liste des marchandises enlevées

TRIM : DES AVANTAGES POUR CHAQUE PARTENAIRE

COMPAGNIES DE NAVIGATION, AGENTS MARITIMES ET COURTIERS

Le système répond directement à toutes les questions simples concernant les voyages.

Les opérations de réservation sont simplifiées sans modifier la relation commerciale. Le système apporte un meilleur suivi des réservations non honorées.

Les informations nécessaires à la tarification sont disponibles plus rapidement qu'actuellement.

Le système effectue tous les calculs pour obtenir le montant global du fret.

L'édition automatique dès la mise à bord des connaissements taxés ou des connaissements non taxés avec la facture de fret, en permet la délivrance plus rapide.

Le manifeste marchandises édité peu après la fermeture des cales permet sa mise à bord avant le départ du navire.

Des sous-produits peuvent être fournis à la demande (état des commissions transitaire, manifeste comptable, état des rabais différés, statistiques).

Edition de la rubrique avant l'arrivée du navire.

Edition du manifeste dès l'arrivée du navire.

Déclaration d'entrée-sortie des navires.

Obtention automatique de l'état des différences dès que le quai a introduit le pointage.

Accélération de l'enlèvement par relance automatique des destinataires connus.

ADMINISTRATION DES DOUANES

Traitement automatique des déclarations et de leur recevabilité.

Le suivi physique de la marchandise garantit la conformité des déclarations.

A l'import le système effectue de façon automatique le rapprochement des déclarations et du manifeste ainsi que l'apurement des déclarations.

Le système gère les comptes courants des déclarants.

Fourniture d'informations fiables pour les statistiques douanières en supprimant les opérations de saisie.

TRANSITAIRES ET COMMISSIONNAIRES EN DOUANE

Procédures douanières simplifiées et accélérées :

- moins de types de déclarations à utiliser (10 au lieu de 50)
- possibilités de correction des déclarations avant enregistrement
- diminution du temps d'obtention du bon à exporter ou à enlever
- gestion automatique des comptes des déclarants

Meilleure connaissance des voyages (possibilité d'interrogation du système).

Connaissance permanente de l'état d'avancement de chacun des O.T.M.

Possibilité d'obtenir les documents nécessaires pour les relations avec les exportateurs et importateurs (avis d'arrivée, d'expédition, de retard).

Obtention plus rapide des connaissements à l'export.

Obtention de sous-produits (état des rabais différés, commissions transitaires, statistiques).

ACCONIERS ET EXPLOITANTS-QUAI

Suivi de la marchandise à quai facilité par la centralisation des informations.

Aide à la préparation du chargement (édition des O.T.M. bons à embarquer, des subsords classés par port de destination et/ou par cale).

Edition de la liste des laissés à quai reconnus et non reconnus.

Edition de la rubrique et de l'état des différences après pointage.

Prise en compte des temps de stationnement pour mise en dépôt.

PORT AUTONOME

Contrôle automatique des descentes à quai des matières dangereuses.

Aide à la gestion des hangars banaux et des terres-pleins.

Meilleure connaissance de l'occupation de l'espace portuaire.

Amélioration des conditions de circulation et de la vitesse de rotation des marchandises.

Fourniture d'informations sûres pour les statistiques portuaires en supprimant les opérations de saisie.

TRIM : DES AVANTAGES POUR L'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

UNE PLUS GRANDE SÉCURITÉ

Les contrôles en temps réel dès l'introduction des informations assurent une fiabilité totale des informations que chaque partenaire est amené à utiliser.

Chaque partenaire n'a accès qu'aux seules informations qui le concernent (celles qu'il a introduites et celles qui, par nature, lui sont destinées).

Les responsabilités sont clairement définies puisque pour chaque information on sait qui l'a introduite et à quel moment.

UNE ACCÉLÉRATION DES TRAITEMENTS ADMINISTRATIFS

Les informations créées peuvent être immédiatement connues de chaque partenaire les délais de transfert étant négligeables (quelques secondes).

Le système permettant de connaître à tout moment les retards intervenus dans l'exécution de certaines opérations (boîtes aux lettres ou interrogation) il devient possible d'agir pour en accélérer le dénouement.

L'exécution automatique de certains traitements : déclaration, taxation permet d'en diminuer considérablement les délais de réalisation.

L'édition du connaissance dès la mise à bord permet de le retirer plus rapidement.

DES SOUS-PRODUITS

TRIM fournira à chacun des partenaires le récapitulatif des informations le concernant sur support informatique pour alimenter les chaînes de traitement privés ou directement sur support papier. (éléments de facturation et de statistiques).

TRIM pourra le cas échéant en dehors des temps d'exploitation effectuer des traitements propres à chaque partenaire.

UNE GRANDE FACILITÉ D'ÉVOLUTION

La conception de TRIM a été guidée par le souci de :

- préserver pour l'ensemble des activités portuaires une souplesse d'utilisation permettant une adaptabilité totale à l'évolution des procédures réglementaires et des pratiques portuaires
- permettre l'accroissement du nombre d'expéditions traitées sans pour autant remettre en cause les principes généraux du système.

DES ÉCONOMIES

TRIM permet d'obtenir :

- des économies de saisie d'informations : une information introduite dans le système n'a pas à être réintroduite pour d'autres opérations, ni à être recopiée pour sa diffusion
- une réduction des frais administratifs, liés à l'exécution des opérations (papiers, téléphone)
- une amélioration de la circulation des informations : la réception décentralisée, «à domicile», permet d'éviter la plupart des déplacements actuels sur quai et en ville.

AFIN DE RENDRE UN MEILLEUR SERVICE AUX EXPORTATEURS ET IMPORTATEURS

Meilleure connaissance des départs et arrivées de navires.

Possibilité d'être renseigné à tout moment sur l'état d'avancement d'une expédition.

Obtention et transmission plus rapide du connaissance et des documents douaniers à l'exportation.

Délivrance plus rapide des marchandises à l'importation.

LE COUT D'UTILISATION DE TRIM

POUR CHAQUE EXPÉDITION UNE PARTICIPATION AUX COUTS D'EXPLOITATION DU SITE CENTRAL...

En Francs H.T. pour une expédition	LE HAVRE	MARSEILLE
Participation dont amortissement	28,4 10,6	20,8 6,8

Ce prix résulte de la division du coût d'exploitation du site central (location du matériel, coût de fonctionnement, amortissement des investissements) par le nombre d'expéditions prévues en 1978 : 700.000 pour le Havre, 1.100.000 pour Marseille; ramené à la tonne sur la base des chiffres 1974 ce prix se situe à 3,40 F. au Havre et à 3,90 F. pour Marseille.

... A PARTAGER ENTRE LES PARTENAIRES

Selon des pourcentages qui seront fixés ultérieurement et se situeront dans les fourchettes suivantes :

	Mini	Maxi
Transitaires	30%	45%
Acconiers, Exploitants-quai	10%	15%
Agents Maritimes	20%	35%
Douane	15%	25%
Port Autonome	5%	10%

ET LA LOCATION ANNUELLE DES TERMINAUX...

12.000 F. pour les machines à écrire
32.000 F. pour les combinés écran-imprimante

... A RÉPARTIR SELON LA CAPACITÉ ANNUELLE DE TRAITEMENT DU TERMINAL

CAPACITÉ MOYENNE en unité par an	UNITÉ	LE HAVRE		MARSEILLE	
		Machines à écrire	Écran	Machines à écrire	Écran
Transitaire	O.T.M.	5.500	6.100	6.200	6.900
Acconier, Exploitant-quai	O.T.M.	12.200	18.400	19.200	25.600
Agent	connaissance	11.500	23.000	13.000	26.000
Douane	déclaration	145.000	145.000	101.000	101.000

SOURCES : Etude d'opportunité. Rapport de synthèse.

Les terminaux n'ont pas la même capacité de traitement au Havre et à Marseille parce que les expéditions du Havre ont plus d'articles que celles de Marseille et impliquent par voie de conséquence l'introduction d'un plus grand nombre d'informations.

EXEMPLE

Pour un transitaire traitant 5.000 O.T.M. par an le coût d'utilisation de TRIM pour une expédition se déterminerait ainsi
(en prenant pour moyenne 7 tonnes par OTM à Marseille et 11 tonnes par OTM au Havre)

Hypothèse mini		Hypothèse maxi	
MARSEILLE			
Participation site central :	$30\% \times 20,8 = 6,24$	Participation site central :	$45\% \times 20,8 = 9,36$
Part du coût d'une machine à écrire par O.T.M. :	$\frac{12.000}{5.000} = 2,40$	Part du coût d'un combiné écran-imprimante par OTM :	$\frac{32.000}{5.000} = 6,40$
	Total par OTM : 8,64 F.		Total par OTM : 15,76 F.
	Total à la tonne : 1,23 F.		Total à la tonne : 2,25 F.
LE HAVRE			
Participation site central :	$30\% \times 28,4 = 8,52$	Participation site central :	$45\% \times 28,4 = 12,78$
Part du coût d'une machine à écrire par O.T.M. :	$\frac{12.000}{5.000} = 2,40$	Part du coût d'un combiné écran-imprimante par OTM :	$\frac{32.000}{5.000} = 6,40$
	Total par OTM : 10,92 F.		Total par OTM : 19,18 F.
	Total à la tonne : 0,99 F.		Total à la tonne : 1,74 F.



TRIM : LA RÉALITÉ DE DEMAIN

RÉALISÉ EN ACCORD AVEC LES PROFESSIONNELS

TRIM ne pourra être un outil au service des professions portuaires que si celles-ci participent à son élaboration et en contrôlent la réalisation.

L'adhésion de principe des syndicats professionnels et de leurs membres est nécessaire à la poursuite du projet TRIM.

TRIM étant un système d'inter-communication n'a de sens que si le plus grand nombre de professionnels l'utilise.

POUR ÊTRE OPÉRATIONNEL EN 1978

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Définition de la position des pouvoirs publics et des professionnels sur l'intérêt et les données financières de l'opération
- Définition et mise en place de la structure de réalisation
- Rédaction du cahier des charges et de l'appel d'offre
- Choix du constructeur et des sociétés d'études
- Réalisation du logiciel, tests et essais, formation des utilisateurs
- Lancement progressif du système

TRIM AMÉLIORERA LES SERVICES RENDUS PAR LES PORTS

La simplification des relations inter-professionnelles et l'accélération des principales opérations administratives entraîneront une très nette amélioration de la qualité des services rendus aux usagers, et constitueront un puissant facteur d'attraction pour l'établissement de nouveaux courants d'échanges.

ET FACILITERA LES ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERNATIONAUX

A terme, l'ensemble des grands ports mondiaux sera équipé de systèmes analogues à TRIM d'où l'accélération décisive et la simplification radicale des échanges d'informations inter-portuaires.

L'actuelle position de leader des ports de Marseille et du Havre dans le domaine du traitement automatisé des informations maritimes doit être préservée pour qu'ils puissent jouer un rôle influent dans la conception et la réalisation des systèmes des autres ports.



144- AUGUSTE, PL. ST-MICHEL, 141000

**POUR INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
S'ADRESSER AUX SYNDICATS PROFESSIONNELS OU**

**CENTRE DE COMMERCE
INTERNATIONAL DU HAVRE**

Terre-Plein de la Barre
76000 LE HAVRE
Tél. : (35) 22 81 40 ou
31, Rue de Monceau
75008 PARIS
Tél. : 924 88 30

**CENTRE MEDITERRANEEN
DE COMMERCE
INTERNATIONAL
MARSEILLE SOMECHIN**

25^A Avenue Pasteur
13007 MARSEILLE
Tél. : (91) 33 26 93

(4)

Séance du 14 septembre 1976 (après-midi)

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉDITERRANÉE



istituto affari internazionali
88, viale mazzini • 00195 roma
tel. 315892-354456 • cable: Intaffari-roma

MED/1976 - 14/RIST.

Roma, 4 settembre 1976

AGGREGAZIONE E DISAGGREGAZIONE NEL
MEDITERRANEO: I RAPPORTI REGIONALI
E IL CONTESTO INTERNAZIONALE

di

Roberto Aliboni

Relazione presentata alla V. Assemblea Generale del Comitato di
Coordinamento fra i porti del Mediterraneo Nord-Occidentale,
Tolone-Marsiglia 13-15 settembre 1976.

Il Mediterraneo è di attualità. Il Mediterraneo è importante. Perché?

Innanzitutto, perché la svolta impressa agli avvenimenti mondiali dal repentino aumento del prezzo del petrolio ha fra i suoi protagonisti i paesi arabi e l'Iran, cioè dei paesi che si affacciano direttamente sul Mediterraneo o che si trovano nella zona contigua del Vicino Oriente.

Nessuno dubita dell'importanza di quella svolta, ma un miglior rilievo al suo ruolo storico è forse dato da un paragone che Guido Carli - l'ex governatore della Banca d'Italia - ebbe a tracciare in un suo articolo dell'anno scorso (1), rifacendosi a una nota controversia sulla storia del Mediterraneo animata da Henri Pirenne. Nell'VIII secolo, a seguito della conquista da parte degli arabomussulmani del Mediterraneo meridionale, solo la loro marineria era in grado di dominare il mare ed esportare tessuti e spezie verso l'Europa. Quest'ultima non aveva da dare in cambio che oro. La base monetaria europea si accumulò, pertanto, presso i governi arabi, analogamente a quanto accade oggi con le attuali monete di riserva, ma senza che vi fosse alcuna possibilità di riciclaggio. La deflazione conseguita dovette essere uno dei fattori più importanti della grande depressione che subì l'economia europea di quei tempi. Da quella depressione si uscì, molto lentamente, anche grazie all'ancoraggio dell'economia europea all'argento, stabilito da Carlo Magno.

Questo richiamo fa pensare che, se uno degli edifici che ospitano la Commissione della Comunità a Bruxelles s'intitola proprio

1) G. Carli, Opportunità e limiti del ruolo degli Stati Uniti nel sistema finanziario mondiale, "Bancaria" (Roma), gennaio 1975, pp. 7-14.

a Carlo Magno, potrebbe trattarsi di un riferimento non puramente retorico. Qualcuno forse ha pensato che valeva la pena ricordare quell'imperatore perché aveva risolto all'epoca sua, per compiere la sua opera di costruzione europea, uno dei problemi oggi più scottanti per chi si è posto lo stesso programma: il problema di una moneta europea.

Tutte queste considerazioni introducono un secondo motivo dell'importanza e dell'attualità del Mediterraneo, e cioè, appunto, il travaglio della costruzione europea.

Diversamente dal petrolio, siamo qui di fronte a una mera possibilità di svolta storica, un'aspirazione sul cui successo è certo difficile fare previsioni. Tuttavia, il processo di unificazione europea, per quanto debole e travagliato, sprigiona dinamiche politiche ed economiche che non si debbono sottovalutare. Questo processo garantisce alle economie mediterranee ed africane un mercato importante, e spesso più liberale di altri mercati industrializzati. Inoltre, con la convenzione di Lomé, e in particolare con lo Stabex - il meccanismo di stabilizzazione dei proventi delle esportazioni di prodotti di base dei partners meno sviluppati della convenzione - , nonché con l'approccio cosiddetto "globale" della politica mediterranea, la Comunità europea ha dato prova di un'immaginazione e di una lungimiranza politica che senza dubbio la distinguono positivamente nel contesto dei rapporti nord-sud, anche se non la esentano da critiche.

Aver parlato dell'Europa ci suggerisce un terzo elemento di attualità e importanza del Mediterraneo, e cioè il movimento di rinnovamento politico che percorre l'Europa del Sud, dopo la caduta del regime tirannico della Grecia e di quello reazionario del Portogallo. In questo clima la successione al generale Franco

in Spagna è dovuta avvenire nel contesto di mutamenti che potrebbero presto riconsegnare questo paese alla democrazia europea. Questo movimento, infine, potrebbe rafforzare le attuali opposizioni di sinistra in Francia e in Italia, portando a mutamenti clamorosi nel governo di questi due paesi.

Questo rinnovamento politico si accompagna di fatto a pressanti richieste di adesione alla Comunità europea. La facciata mediterranea dell'Europa sta ponendo quindi a quest'ultima il grave problema di essere più grande e di trovare così una soluzione alle maggiori disparità economiche che questo allargamento comporterebbe. E' una sfida più grave di quanto a prima vista sembrerebbe.

I fattori d'importanza e attualità che abbiamo finora ricordato destano problemi, ma tutti sappiamo che esistono fattori tragici, come il conflitto del Medio Oriente. Ci sono anche altri conflitti nell'area mediterranea: il Sahara occidentale, il mar Egeo, Cipro, Gibilterra. Ci sono poi una serie di conflitti che scuotono il mondo arabo da Beirut a Karthoum, da Tripoli a Baghdad, i quali però finiscono per riassumersi - specialmente quelli più recenti - nel conflitto mediorientale per eccellenza. Questo coinvolge israeliani, palestinesi ed arabi, ma passa attraverso ognuno di questi protagonisti dividendoli secondo fattori sociali, politici e ideologici; riguarda l'area con le maggiori riserve di petrolio nel mondo e in cui per questo ed altri motivi si registra la compresenza più massiccia e delicata delle superpotenze.

Quest'ultimo punto merita di essere sottolineato. Le due superpotenze sono in conflitto su tutti gli scacchieri del mondo, ma nel Mediterraneo esse realizzano contemporaneamente una forte presenza tattica - oltre che strategica -, cioè sono fisicamente

a contatto e debbono quindi gestire un equilibrio assai più difficile e precario di quello strategico o di quello che riguarda altre zone - come adesso l'Africa australe - nella quale la loro presenza è più o meno mediata da altri protagonisti: i cubani, i vietnamiti, gli yemeniti. Solo l'Europa centrale conosce un dispiegamento tattico delle forze come quello del Mediterraneo. Ma l'Europa centrale, in quanto epicentro, anche storico, del conflitto est-ovest, è anche il luogo privilegiato della distensione e della deterrenza, le quali rendono il conflitto diplomaticamente gestibile. Nulla di questo nel Mediterraneo, dove i conflitti possono anche presentarsi in superficie secondo il modello est-ovest, ma dove hanno invece una radice autonoma ben salda. Questa scarsa propensione dei conflitti mediterranei ad essere gestiti con gli strumenti tradizionali della distensione, insieme al contatto fisico delle flotte, rendono assai più probabile che altrove l'incidente e il rischio di conflitto.

Occorre anche considerare che ad una forte presenza tattica è sempre associata una considerevole presenza politica (senza che sia possibile determinare se la prima è causa della seconda o viceversa). Ciò è perfettamente visibile nell'Europa centrale. Ma qui l'interferenza politica è gestita in un quadro multilaterale - come la Nato e il Patto di Varsavia - e questo quadro consente una maggior autonomia ai partners più deboli. Nel Mediterraneo questo quadro multilaterale manca, e sono assai più intensi i rapporti bilaterali fra ciascun paese dell'area e le grandi potenze. Ora, non c'è dubbio che, attraverso i rapporti bilaterali, l'intrusione delle superpotenze è assai più profonda e subordinante.

Se questo è il tipo di presenza militare e politica delle due superpotenze, si può concludere che essa è certamente di particolare importanza e attualità. Inoltre, interagendo col

conflitto in Medio Oriente, lo rende ancora più difficile e pericoloso di quanto già di per sé esso non sia.

Ecco allora che abbiamo elencato quattro motivi che sottolineano l'importanza e l'attualità del Mediterraneo. Ce ne sono molti altri, ma questi quattro appaiono i più decisivi: il petrolio e gli effetti economici e finanziari che esso genera, particolarmente per l'Europa; l'edificazione europea coi suoi riflessi mediterranei e subsahariani; il risveglio politico dell'Europa del Sud; il conflitto del Medio Oriente e la sua interazione con una presenza delle superpotenze che si qualifica per essere particolarmente attiva e penetrante.

Volendo usare una formula schematica e forse abusata, ma non dimeno abbastanza efficace, si potrebbe dire che il Mediterraneo trae la sua particolare importanza dal fatto che su di esso s'inrociano e si mescolano i due grandi rapporti del nostro tempo: quello est-ovest e quello nord-sud. Ma appunto si tratta di una formula schematica: sarebbe errato dimenticare l'importanza e il peso delle situazioni locali. Anzi è la peculiarità locale che, aggiungendosi alla miscela normale nord-sud ed est-ovest, la rende così intrattabile ed esplosiva.

Tutte queste considerazioni sollecitano a questo punto degli interrogativi: i fattori che abbiamo enumerato esercitano una forza d'aggregazione o disgregazione nel Mediterraneo? Che rapporto c'è fra l'equilibrio regionale e quello globale? C'è solo conflitto o anche cooperazione?

Per rispondere a queste domande è necessario partire da qualche considerazione più generale sull'assetto globale delle relazioni internazionali.

L'equilibrio globale resta bipolare. E' vero che sciagurata

mente, com'è noto, è in via di proliferazione il possesso dell'arma atomica: un processo scarsamente controllato, spesso alimentato imprudentemente dalle stesse potenze che fanno parte del club nucleare, e che porrà nel prossimo futuro gravissimi problemi. Tuttavia, per un arco di tempo ancora ragionevolmente lungo, le potenzialità dei nascenti arsenali nucleari non avranno la stessa rilevanza strategica di quello delle superpotenze. Nella peggiore delle ipotesi avremo forze nucleari come quella inglese o francese.

In questo mondo, che resta bipolare, occorre sottolineare che le spinte alla cooperazione e all'integrazione fra i due blocchi non hanno assunto una rilevanza apprezzabile. Il processo di distensione sta indubbiamente subendo delle pause, e ciò, più che nell'Angola o nel Medio Oriente, va riscontrato nel sostanziale stallo dei negoziati sulla limitazione delle armi strategiche. Oggi, in fondo, l'equilibrio bipolare poggia più sulla deterrenza che sulla distensione.

D'altra parte, il significato pratico della Conferenza sulla sicurezza e la cooperazione europea, conclusasi solennemente a Helsinki l'anno scorso, non è andato al di là della sanzione delle frontiere europee uscite dalla seconda guerra mondiale. Altri aspetti di quella conferenza, come quello sugli scambi culturali, si sono dimostrati irrilevanti, mentre nulla che già non esistesse è stato aggiunto alla cooperazione economica e commerciale. Anzi, a questo proposito bisogna registrare una battuta d'arresto, poiché, com'è noto, a fronte del considerevole disavanzo accumulato dai paesi socialisti nella loro bilancia commerciale verso i paesi occidentali, questi hanno cominciato a disciplinare, e quindi limitare, i crediti di esportazione finora abbondantemente concessi. Se a ciò si aggiungono le difficoltà che ha incontrato

la cooperazione in Siberia coi giapponesi, resta come settore dinamico solo quello delle esportazioni americane di cereali, il quale però si scontra - oltre che con l'emergere di fattori politici - con la questione dello squilibrio finanziario fra i blocchi.

Da questo panorama si può trarre anche la convinzione che, per superare l'impasse, i rapporti economici est-ovest si approfondiscano. Per esempio, si potrebbe pensare a maggiori investimenti occidentali. Ma le dimensioni, la portata, di questi rapporti non appaiono di natura tale da superare quella soglia oltre la quale iniziano influenze determinanti, condizionamenti, vere e proprie spinte integrative.

Perciò, più che occuparsi dell'assetto bipolare che, sia pure con queste sue debolezze, si può dare per scontato, e più che occuparsi di scenari multipolari globali - cioè di situazioni in cui i poli dotati di sufficienti attributi militari e politici si accrescono -, vale la pena di volgere la nostra attenzione all'Occidente, avendo dell'Occidente una visione forse per alcuni aspetti indebitamente allargata, cioè comprensiva, almeno in larga parte della coordinata nord-sud. Quale assetto ha questo nostro Occidente allargato: unipolare o multipolare? Gerarchizzato o paritario? Quale è la sua difesa? Quale la sua divisione del lavoro?

Evidentemente non intendiamo rispondere dettagliatamente a queste domande, ma solo fare delle riflessioni generali. La prima di queste riflessioni è che l'assetto dell'Occidente è senza dubbio unipolare: gli Stati Uniti occupano il vertice di una struttura sulla cui forma si può discutere ma che è senza dubbio gerarchizzata, sia dal punto di vista militare, sia da quello economico.

E' utile soffermarsi un attimo sull'evoluzione di questa unipolarità; evoluzione - dico - perché l'egemonia degli Stati Uniti è oggi diversa da quella degli anni cinquanta e da quella

degli anni sessanta. In particolare sembra opportuno riferirsi agli anni sessanta, quando abbiamo assistito a sviluppi politici ed economici che tendevano a conferire ai rapporti internazionali un indirizzo più equilibrato, cioè a far evolvere l'unipolarismo degli Stati Uniti. Gli sviluppi ai quali qui ci riferiamo sono il successo della Comunità europea, che negli anni sessanta indubbiamente conobbe un vertice, e, in secondo luogo, il grande tentativo di fondare una difesa atlantica realmente comune, cioè corredata di forme di partecipazione europea alla gestione e al controllo dell'arma nucleare. Questi disegni sono entrambi falliti: per la difesa non si è fatto nulla e la Comunità è ferma, quasi in declino.

Il risultato è che l'unipolarità degli Stati Uniti, in alcun modo temperata, è evoluta da forme imperiali - cioè da relazioni contrattuali e partecipanti - a forme nettamente imperialistiche. Inoltre l'Europa ha perso gran parte del privilegio che la legava agli Stati Uniti, e che ne faceva, in un mondo a cerchi concentrici, il cerchio immediatamente successivo a quello centrale. Restano fra Europa e Stati Uniti legami grandissimi, soprattutto culturali, ma dal Terzo Mondo sono indubbiamente emersi nuovi potenti ai quali gli Stati Uniti sono per forza di cose altrettanto interessati.

Se ritenessimo interamente negativo questo sviluppo, pecheremmo tuttavia di eurocentrismo. In effetti, negli anni sessanta, era positivo il tentativo di riequilibrare i rapporti atlantici, ma mancava una reale considerazione dei rapporti coi paesi emergenti. L'assetto attuale, sia pure in modi assai discutibili, tiene conto dell'emergenza di nuovi paesi.

Nel momento in cui ci si pone ancora una volta il problema di uscire dall'unipolarismo imperialista evolvendo verso un

assetto multipolare dell'Occidente, nel senso allargato che dicevamo prima, il fatto che in qualche modo il sistema internazionale abbia preso atto dell'emergere di nuovi paesi, cioè di nuovi poli, è ovviamente assai importante.

Siamo qui a un punto cruciale. Abbiamo sempre di fronte a noi lo stesso problema, quello di far evolvere l'Occidente verso relazioni internazionali multipolari - oggi negli anni settanta, come ieri negli anni sessanta. E però c'è una differenza di fondo. Ieri, la nostra immagine intellettuale del multipolarismo era limitata al solo mondo atlantico - e forse era limitata anche nei fatti. Oggi, questa stessa immagine, confortata dei fatti, si è allargata ai paesi del Terzo Mondo. Non possiamo più pensare a un polo europeo, accanto a quello americano. Dobbiamo pensare anche ad altri poli, agli arabi, agli iraniani, ai latino-americani.

Quest'ultima considerazione ci introduce direttamente nella tematica multipolare. Abbiamo detto che il mondo occidentale è oggi unipolare e abbiamo fatto alcune considerazioni sulle caratteristiche di questa unipolarità. Dobbiamo ora discutere lo scenario multipolare, il quale non costituisce - come quello unipolare - la realtà sotto i nostri occhi, bensì un progetto, un auspicio. Siamo dunque su un terreno minato, quello della speculazione.

Come viene formulato lo scenario multipolare, in linea generale? Limitandoci all'Occidente allargato, si prevede la costituzione di tre grandi blocchi, fatti ciascuno di un nord industrializzato e di un sud meno sviluppato: gli Stati Uniti e il Canada con l'America Latina; il Giappone e l'Australia con il Sud-est dell'Asia; l'Europa col Mediterraneo in senso lato -

- cioè fino all'Iran - e l'Africa subsahariana. All'interno di questi blocchi, avverrebbero mutamenti significativi nella di visione del lavoro, contando su alcuni paesi che gli italiani chiamano subimperialisti e i francesi pôles-relais, grazie a forme di protezione economica, finanziaria e commerciale nei confronti degli altri blocchi.

Ora, chi guardi con un minimo di attenzione questo scenario, non può non scorgervi, sotto nuove denominazioni, un assetto ben noto, quello degli imperi coloniali e della ricerca degli spazi vitali.

"Durante il periodo fra le due guerre - ha scritto Sidney Dell in un noto volume (2) - il mercato mondiale era diviso in una serie di compartimenti, sicché gli scambi erano confinati all'interno di aree che fossero quanto più possibile autosufficienti. Ognuno di questi segmenti dell'economia mondiale - l'Inghilterra e il Commonwealth, il Belgio, la Francia, l'Italia, l'Olanda e i rispettivi territori coloniali, la Germania e l'Europa orientale e meridionale, il Giappone e la sua "sfera di coprospertà" - aveva come proprio nucleo centrale una grande e avanzata industria manifatturiera che necessitava tanto del rifornimento delle materie prime tratte dalle aree dipendenti quanto dei mercati che queste ultime potevano provvedere".

Così formulato, lo scenario multipolare va quanto meno preso con cautela, se non proprio respinto. Ciò, per motivi di versi. Perché quello scenario è stato uno dei fattori della seconda guerra mondiale e, quindi, dobbiamo presumere che esso contiene fortissime dosi di conflittualità. Inoltre, la disgregazione

2) Trade Blocs and Common Markets, London, Constable, 1963, p. 259.

ne di quello scenario, avvenuta con la guerra, non ha solo seppellito l'idea di blocchi politico-economici protetti e superati, ma ha anche fatto tramontare per sempre gli imperi coloniali e la possibilità di legami privilegiati e unilaterali fra paesi industrializzati e non industrializzati. Questo tipo di legame è esattamente quello che è oggi contestato nei rapporti globali nord-sud: è impensabile che esso venga invece accettato e reso organico in un contesto regionale. Perché dovrebbe?

Diciamo, allora, che lo scenario multipolare, che vogliamo sostituire a quello unipolare in cui oggi viviamo, ha una prima caratteristica: come abbiamo appena accennato, esso non deve prevedere poli dualistici, al cui interno, cioè, si ritrovi su scala regionale quel tipo di rapporto che viene rifiutato su scala globale. Potremo, così, immaginare un polo europeo e un polo africano - per fare degli esempi - ma non un polo eurafriano, e via dicendo.

In secondo luogo, lo scenario multipolare che ci sembra auspicabile dovrebbe avere un'altra caratteristica importante, e cioè non dovrebbe essere formato da blocchi chiusi fra di loro, perché questa è una situazione di conflitto che rende lo scenario non solo instabile, ma anche inaccettabile. Lo scenario dovrebbe prevedere invece delle forme ben salde di integrazione e cooperazione fra i poli. Questa dovrebbe essere la sua caratteristica fondamentale, inerente non solo all'immagine finale dello scenario ma anche alla transizione, al path, verso questa stessa immagine.

Non ci si deve però nascondere che si annida proprio qui una grande difficoltà. In effetti, come la logica della disintegrazione a livello mondiale è quella pertinente allo scenario multipolare che abbiamo respinto, così la logica dell'integrazio

ne mondiale è pertinente allo scenario unipolare. E' dunque possibile costruire uno scenario multipolare che sia fondato sulla logica dell'integrazione, posto che apparentemente è questa una logica che appartiene allo scenario opposto? La domanda può essere formulata meglio: è concepibile uno scenario multipolare fondato su un processo d'integrazione dell'economia internazionale diverso da quello operante oggi giorno nello scenario unipolare?

L'integrazione capitalista dello scenario unipolare ha delle caratteristiche che bisogna richiamare. Questa integrazione ha conosciuto più l'approfondimento della base capitalistica nelle regioni già industrializzate che non un suo allargamento ai paesi meno sviluppati. In altri termini gli investimenti esteri, in particolare quelli delle imprese multinazionali, si sono in maggior parte diretti verso l'Europa e il Giappone. La parte andata ai paesi meno sviluppati è assai minore in termini relativi. Per avere un'idea: essa non è nemmeno lontanamente paragonabile alle risorse spostate verso questi paesi dall'Inghilterra, prima del 1914. Si può aggiungere che, dal punto di vista tecnologico, mentre sono state decentrate in Europa e Giappone prevalentemente le produzioni arrivate al secondo stadio del ciclo descritto da Raymond Vernon, cioè quelle ancora abbastanza nuove, trasferite per affrontare o prevenire la concorrenza sui mercati esteri, invece sono state prevalentemente decentrate verso i paesi meno sviluppati le produzioni del terzo stadio, cioè quelle con tecnologia molto standardizzata (banalisé, come si dice in Francia, con un termine assai carico di giudizi di valore) o con un ciclo produttivo molto frazionato.

Passare dall'approfondimento all'allargamento della base capitalistica potrebbe costituire proprio quell'integrazione diversa che dovrebbe caratterizzare il nostro scenario multipola

re. Si tratta di un processo difficile, che richiede una ferma volontà politica per essere portato a termine. Per ora dobbiamo registrare solo insuccessi.

Quando è scoppiata la crisi petrolifera, in effetti, è stato proposto di riciclare l'eccedente finanziario dei paesi esportatori di petrolio - assieme a quelli di paesi industriali come la Germania - verso i paesi privi di risorse specifiche o pregiate, per metterli in grado di acquistare i beni strumentali necessari allo sviluppo e/o di acquisire gli investimenti diretti e le tecnologie utili allo stesso scopo. Esisteva già da numerosi anni inoltre uno schema per realizzare questa operazione con apposite emissioni di liquidità internazionale. Nulla è stato fatto, anche se gli studi compiuti e i negoziati in corso - come il dialogo euro-arabo - hanno dato indicazioni precise circa i settori da decentrare, i relativi finanziamenti, l'assistenza tecnica necessaria, i modi per trasferire la tecnologia. Una ricerca condotta, mediante un'inchiesta in Europa, dal nostro Istituto (3) ha accertato una grande cautela da parte delle multinazionali ad investire nei paesi del Mediterraneo meridionale, se non addirittura un vero e proprio disinteresse.

Queste difficoltà vanno sottolineate, perché le analisi in qualche modo ispirate alle dottrine dell'imperialismo, con quel tanto di determinismo che le caratterizza, danno invece per scontato che il capitalismo sia già pronto a decentrare settori e tecnologie standardizzate e a imporre una divisione internazionale del lavoro nuova ma ugualmente subordinante.

3) Giacomo Luciani, The Multinational Corporation's Strategy in the Mediterranean, "Lo Spettatore Internazionale" (Roma), n. 1, 1976.

Non esistono grandi evidenze di questa strategia. L'allargamento della base capitalistica mondiale non è per domani. In ogni caso, le analisi in questione ne respingono l'eventualità per diversi motivi. Innanzitutto, perché le varianti capitalistiche sono molte (capitalismo di stato, privato, burocratico, etc.) e molti paesi vedono, non a torto, muoversi dietro gli investimenti esteri filosofie politiche e spinte sociali che non intendono accettare. Ma non è questo l'ostacolo principale, il quale risiede invece nel fatto che gli investimenti esteri sono compiuti in settori a tecnologie standardizzate e da imprese multinazionali. Queste integrano il paese ospite nel capitalismo mondiale in via del tutto subordinata e lo rendono quindi impotente e alienato.

Questi argomenti sono in gran parte validi. Tuttavia essi generano atteggiamenti e proposte che non sembrano altrettanto validi. Vediamo quali.

Taluni scenari multipolari o regionali, come per esempio gli scenari mediterranei, suggeriscono che la divisione del lavoro, una volta eliminati gli Stati Uniti dalla scena, sarebbe più equa. Questa è un'illusione senza fondamento. Alle multinazionali americane si sostituirebbero quelle giapponesi ed europee, mentre nulla della situazione sociale e sindacale dell'Europa e del Giappone fa pensare a decentramenti diversi da quelli cui si pensa correntemente, e che - sottolineiamo ancora - neppure trovano cospicue attuazioni.

Il problema, in effetti, è più grosso e riguarda la contraddizione in cui si dibatte tutto l'Occidente di fronte a processi economici e finanziari che sono ormai in gran numero transnazionali e che vengono affrontati con risposte nazionali e magari anche nazionaliste. Le imprese multinazionali sono fra questi

processi e noi pensiamo che l'integrazione diversa del nostro scenario multipolare dovrebbe prevedere fra le sue procedure di cooperazione un controllo comune almeno sulle imprese multi nazionali.

Certamente è difficile, però si può fare. Le multinazionali hanno programmato la produzione mondiale solo perché non lo hanno fatto i governi. Occorre avere istituzioni transnazionali per fare il lavoro che oggi fanno le imprese multinazionali.

I paesi che lamentano l'intrusione delle multinazionali, e l'applicazione di una divisione internazionale del lavoro egemonizzata da quelle imprese, hanno dunque ragione. La questione però non si risolve rifiutando l'ingresso alle multinazionali, le quali spesso sono le uniche detentrici della tecnologia, ben si cercando di praticare un controllo nazionale chiaro -- come del resto già fanno molti paesi -- e soprattutto una cooperazio ne internazionale appropriata. Altrimenti si ricade in scenari di forte conflitto.

Per concludere sullo scenario multipolare, un'ultima ri flessione. Abbiamo detto che questo scenario dovrebbe fondarsi sull'allargamento della base capitalistica e sull'instaurazione di procedure dirette ad avvicinare le istituzioni nazionali ai processi transnazionali. Abbiamo sostenuto uno scenario multi polare fondato sull'integrazione e la cooperazione. Dobbiamo dire che il path di questo scenario non va certo esente da con flitti. In effetti, anche se lo scenario non prevede l'emergere di poli "l'un contro l'altro armati", nondimeno prevede l'emer gere di poli, e questo fatto urta con gli interessi precostituti. Il path del nostro scenario implica una maggiore partecipa zione al potere dei nuovi poli e pertanto la fine del potere as soluto degli Stati Uniti. Quindi implica dei conflitti e delle resistenze.

Ora, su questo punto occorre dire che l'iniziativa spetta ai nuovi poli. Addossare agli Stati Uniti la colpa delle divisioni fra europei fa troppo onore agli Stati Uniti e toglie troppe responsabilità dalle spalle degli europei, o degli arabi. Quando alla fine del 1973 gli europei si sono trovati di fronte all'aumento del prezzo del greggio, ogni paese ha dato una sua risposta, ma nessuno ha seriamente pensato a imboccare la strada di una politica energetica comunitaria. In quelle condizioni non c'era altra soluzione che quella di fare come volevano gli americani.

La crisi della costruzione europea è il punto più debole di questo scenario. Purtroppo però, se non si supera questa debolezza, non si scorgono alternative probabili all'attuale scenario unipolare. Gli scenari multipolari diversi dallo scenario multipolare fondato sull'integrazione e la cooperazione che qui abbiamo sostenuto, appaiono non solo poco accettabili ma anche più conflittuali e insolubili.

Iniziando questa relazione, ci siamo chiesti quale rapporto vi fosse fra l'equilibrio regionale mediterraneo e l'equilibrio globale, se vi fossero fattori prevalentemente aggreganti o disaggreganti, se vi fosse conflitto o cooperazione. Ci siamo soffermati a lungo sul contesto internazionale globale perché l'analisi di questo contesto è essenziale alla comprensione di ogni contesto regionale o parziale e, quindi, anche alla comprensione del Mediterraneo. D'altra parte, le considerazioni sin qui svolte, ci hanno già permesso di fornire, più o meno esplicitamente, qualche risposta alle nostre domande sul Mediterraneo. In ogni caso, chiarite le premesse, possiamo ora procedere più speditamente in quest'ultima parte della relazione. Vorrei illustrare tre punti.

Il primo di questi punti è che il Mediterraneo non è un polo, bensì un'area in cui stanno emergendo più poli. Se volessimo fare qui un'analisi microregionale direi che questi poli sono la Germania, l'Iran e l'Arabia Saudita. Ma io vorrei, adesso, riferirmi ad un approccio macroregionale. In questo senso i due grandi poli emergenti sono la Comunità europea e il mondo arabo.

Questi due poli sono collegati indubbiamente da fitte relazioni, ma questo non significa che siano operanti anche fattori di aggregazione. Paradossalmente, si può dire che l'unico fattore di aggregazione sia costituito dalla presenza delle due superpotenze.

Una rappresentazione più incisiva di tanti discorsi di questa aggregazione operata dalle superpotenze è forse data dall'episodio dell'allarme atomico che vi fu durante l'ultima guerra arabo-israeliana. In quel momento tutto il Mediterraneo era sicuramente coinvolto.

Neppure si può dire che le imprese multinazionali abbiano dato una struttura unitaria al Mediterraneo. Infatti, queste quando investono nei paesi della riva sud sono nella stragrande maggioranza compagnie petrolifere e quando invece investono nei paesi della riva nord sono imprese manifatturiere o di servizi.

Nemmeno la Comunità europea, che pure ha svolto un'opera molto interessante, ha fornito un quadro di riferimento aggregante. In effetti i suoi legami sono bilaterali, cioè con ogni singolo paese arabo, e malgrado ogni sforzo costituiscono una politica globale solo dal punto di vista di Bruxelles. Questo non per fare critiche ingenerose alla Comunità, ma perché la situazione è oggettivamente difficile.

Dunque, non esistono spinte aggregative di rilievo. Invece, vi sono importanti fattori di disaggregazione.

Uno di questi è costituito dal movimento di adesione alla Comunità da parte dei paesi dell'Europa meridionale: dalla Turchia al Portogallo, dalla Grecia alla Spagna, da Cipro a Malta. Questo movimento, che come abbiamo detto pone gravi problemi alla Comunità, può avere due esiti. Può indebolire la Comunità o comunque perdersi in una autonoma disaggregazione della Comunità, oppure può rafforzare la Comunità. Nel primo caso questi paesi resterebbero nell'orbita germanica ed è questa un'ipotesi che qui non ci interessa. Nel secondo caso creerebbero un movimento centripeto verso l'Europa e una demarcazione più netta verso la riva sud del Mediterraneo come pure verso altre zone esterne.

Questo è un fattore di rilievo. Ma soprattutto rilevante è che la stessa emergenza del mondo arabo tende a porsi in termini divisivi rispetto al Mediterraneo. Innanzitutto la ricchezza

za finanziaria derivata dal petrolio continua ad avere negli Stati Uniti il suo luogo preferito di investimento. Ma anche se si pensa a una diversificazione di questo rapporto degli arabi con gli Us, si scorge una volontà e una convenienza degli arabi a sviluppare piuttosto il loro stesso mercato. Già si vedono i tentativi di creare mercati finanziari arabi, mentre sicuramente seguiranno importanti sviluppi integrativi nei paesi arabi. Inoltre il mondo arabo ha acquisito, nello stesso corso della recente vicenda petrolifera, la consapevolezza dell'importanza dei suoi rapporti con l'Africa e con il subcontinente asiatico. Se queste due aree di svilupperanno, aumenterà il consumo del petrolio arabo e si diversificherà la clientela dei produttori. E poiché il consumo di petrolio dipende dal grado di sviluppo industriale e agricolo, ecco che nasce la grande impresa di investire nello sviluppo di questi paesi l'ecedenza finanziaria petrolifera per vendere poi loro più petrolio e per accrescere l'interscambio industriale e/o agricolo a termine (4).

Nel momento in cui emerge, il mondo arabo si percepisce in realtà al centro di una rete di rapporti internazionali che è assai più vasta di quella che eredita dalla tradizione coloniale e su cui in definitiva sono solo gli europei a credere ancora. Anche questo dunque è uno sviluppo disaggregativo importante, che occorre tenere nel massimo conto.

Disaggregazione, tuttavia, non significa disgregazione, non implica conflitti, non esclude la cooperazione. Al contrario, se la disaggregazione porta a una maggiore chiarezza di

(4) Si veda in proposito l'intervista al Prof. Issam El-Zaim, sul dialogo euro-arabo su "El Moudjahid", 3 giugno 1975.

rapporti, essa può costituire la base per una migliore cooperazione. Ora, non c'è dubbio che fra il polo europeo e quello arabo esistono eccellenti possibilità di cooperazione. Questo è il secondo punto che intendiamo richiamare.

Gli Stati Uniti esercitano un'influenza crescente sul mondo arabo, non solo sul piano finanziario ma anche su quello politico. Basta pensare ai mutamenti in Siria. Nondimeno l'Europa resta per gli arabi un partner importante perché - a parte altri fattori come le migrazioni e il turismo - essa è un cliente di primo piano per gli acquisti di petrolio e possiede tecnologie spesso più adatte di quelle americane (come nel settore agricolo). D'altra parte, gli europei oltre ad essere fortissimi acquirenti di petrolio, trovano nei paesi arabi fattori indispensabili al loro stesso interesse.

Il commissario Claude Cheysson e Chedly Ayari, ora presidente della Banca araba per lo sviluppo dell'Africa, li hanno enumerati spesso: materie prime, spazio, manodopera (5). Sono fattori che gli europei non hanno e che uniti ad altre complementarietà potenziali costituiscono senza dubbio la base di una fruttuosa cooperazione. E' questo l'orizzonte del dialogo euro-arabo.

Occorre però dire, sempre con Cheysson, che c'è innanzitutto nel dialogo euro-arabo un'ispirazione politica. Questa ispirazione politica è meno forte negli europei che negli arabi e fra gli stessi arabi esistono diversità di atteggiamento considerevoli. Tuttavia, sarebbe vano puntare sul dialogo euro-arabo se si rifiutassero le sue implicazioni politiche. Que

(5) Si vedano i loro interventi nel volume dell'Iai a cura di A. Zevi, Europa-Mediterraneo: quale cooperazione, Il Mulino, Bologna, 1975.

ste implicazioni si esprimono ora nel problema del riconoscimento dell'Olp, ma nel lungo andare consistono nell'attuazione del mondo multipolare di cui abbiamo parlato a lungo in precedenza. Il dialogo euro-arabo sottintende due sbocchi: l'unità europea e quella araba, senza di che esso resterebbe utile ma poco significativo. Il fatto che esso prosegua è di buon segno, perché significa che le due parti continueranno ad essere sottoposte, quasi costrette, a questo stimolo unitario.

Infine, il terzo punto che ci eravamo ripromessi di illustrare riguarda l'emergere dei poli che ho chiamato prima microregionali: la Germania, l'Iran, l'Arabia Saudita.

La Germania è al centro di una zona che comprende il Mediterraneo, nella quale operano di fatto forti elementi di integrazione. Un economista italiano, Marcello De Cecco, ha parlato di "vocazione germanica del Mediterraneo" (6) e ha messo in evidenza come la Germania, esercitando una domanda di merci, turismo e lavoratori mediterranei, abbia permesso alle economie mediterranee di venire in possesso di marchi, che poi queste ultime, anche grazie a una solida politica di penetrazione commerciale bilaterale, rimettono alla Germania per acquistare soprattutto beni strumentali. Se a questo si aggiunge che la Germania dovrà decidersi presto a compiere investimenti diretti all'estero, anche per risolvere i problemi di decentramento tecnologico che la sua economia impone, il cerchio si arricchisce e si stringe. E' soprattutto l'Europa meridionale che è investita da queste prospettive.

(6) Sulla vocazione mediterranea dell'economia italiana: una nota, "Prospettive Settanta", aprile-giugno 1975, pp.5-9.

L'Iran e l'Arabia Saudita hanno la stessa funzione, pur se complicata da importanti rivalità. Con i prestiti, gli aiuti e gli investimenti e - a differenza della Germania - anche con le armi, questi due paesi stanno emergendo come poli importanti nell'area del Vicino Oriente e dell'Oceano Indiano.

Questi sviluppi non sono positivi. I poli di cui parliamo non hanno una loro indipendenza. Sono anelli nella catena che regge lo scenario unipolare: pôles relais, come si dice in Francia.

I paesi che hanno rapporti con questi poli intermedi hanno un solo modo per evitare l'effetto di subordinazione che ciò comporta: accelerare i rispettivi processi d'integrazione, l'Europa, il mondo arabo. Perché in un contesto integrato essi hanno maggiori possibilità di autonomia e controllo.

Se ora consideriamo nel loro insieme i punti che abbiamo sviluppato, scopriamo che ci suggeriscono una stessa risposta. Gli aspetti politici ed economici della cooperazione, le sequenze attivate dall'Europa del Sud con il risveglio iniziato a Lisbona e quella attivata nel mondo arabo con l'ultima guerra arabo-israeliana, il significato negativo dell'emergere di poli intermedi nella regione, suggeriscono agli europei di accelerare il processo della loro unità e agli arabi di fare altrettanto. Questa appare in definitiva la premessa sia per migliori relazioni mediterranee, sia per un più equilibrato assetto dell'occidente. Noi non possiamo essere certi che sarà così, però possiamo lavorare insieme in questa direzione.

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA MEDITERRANEE ET LES PORTS DE LA MEDITERRANEE NORD-OCCIDENTALE

(R. Caillol)

Chacun sait combien l'importance et le rôle des ports maritimes sont dépendants de l'activité économique de l'hinterland qu'ils desservent.

Or, jusqu'à présent les ports méditerranéens ont été sous la dépendance directe d'une économie européenne organisée pour l'essentiel autour de la puissance industrielle du Nord de l'Europe. Presque tous leurs efforts au cours des dix dernières années ont porté sur l'accès à ces régions privilégiées afin d'augmenter la part de leur trafic collectée dans leur hinterland immédiat. mais ces efforts pour la conquête d'un hinterland éloigné sont susceptibles de n'atteindre que des résultats modestes. Les ports méditerranéens sont en effet situés en dehors des grands courants de trafic maritime ; ceux qui mettent en évidence l'importance considérable du cabotage entre pays riverains de la Mer du Nord, et du trafic au long cours entre grands pays industrialisés avec une mention toute particulière pour l'axe de l'Atlantique Nord.

L'activité des ports de la Méditerranée Nord-Occidentale s'insère donc dans un cadre général qui n'a pas été favorable, jusqu'à tout récemment, à son développement.

Gênes est, certes, le débouché outre-mer de la puissante industrie lombarde et piémontaise. Mais cette dernière est intégrée pour l'essentiel à la Lotharingie européenne et les échanges extérieurs italiens se font à l'intérieur de l'Europe, donc avec le Nord, dans une proportion de 70 à 75 %.

.../...

Barcelone, avant d'être un port, est actuellement le centre de la région économique de l'Espagne la plus développée dont, également, les échanges extérieurs concernent en priorité les pays européens. A ce propos, il est significatif de constater que le trafic TIR du port de Barcelone représente à lui seul près de 15 % de l'ensemble du trafic maritime marchandises diverses. Ce pourcentage serait encore plus important si l'on excluait du trafic portuaire le cabotage national qui, par définition, ne fait pas partie du commerce international.

Marseille enfin, zone en pleine reconversion industrielle grâce aux efforts consentis par la collectivité nationale dans le complexe industrialo-portuaire de Fos, s'efforce de se rattacher à un hinterland industriel plus éloigné.

Avec d'importantes divergences s'expliquant par des situations locales très différentes, chacun de ces trois ports a donc conscience d'appartenir à la périphérie de l'Europe et l'accès aux régions centrales de l'Europe semble être une stratégie commune à ces trois ports qui s'exprime par la promotion de grands projets assez voisins les uns des autres dans leur finalité.

C'est l'autoroute Gênes-Munich, via Milan, conçue en fonction du nouveau port de Voltri ; c'est la liaison voie ferrée à écartement européen jusqu'à Port-Bou pour Barcelone et enfin c'est la liaison Mer du Nord-Méditerranée pour Marseille.

Cette démarche européocentrique des ports méditerranéens est pourtant contraire à leur histoire, puisque pendant 2.000 ans, c'est la mer et non la terre qui a été la source de leur richesse et de leur prospérité. Mais elle constitue une des conséquences logiques de la 2ème révolution industrielle et la division internationale du travail centrée autour de la puissance économique et financière des Etats-Unis.

Or, depuis le début des années 1970 des profondes modifications sont intervenues (non convertibilité des dollars de 1971, crise pétrolière de 1973, inflation généralisée, remise en cause du système monétaire international, contestation à peu près générale dans les pays occidentaux du mode de vie, etc ...) qui ne peuvent déboucher à moyen ou long terme que sur des bouleversements dont on aperçoit aujourd'hui seulement les prémisses et qui permettent d'imaginer une nouvelle division internationale du travail.

Le rôle et l'activité des ports méditerranéens sont donc également susceptibles de profondes modifications. D'une façon générale et pour simplifier, ils peuvent passer en vingt ou trente ans d'une situation périphérique à une situation centrale. Il est donc important d'envisager quelle peut être l'évolution future de l'économie mondiale et d'en dégager les conséquences, pour nos ports.

Bien sûr il n'est pas question pour nous portuaires de développer de profonds problèmes de stratégie économique ou de politique industrielle, mais seulement d'essayer d'y déceler les perspectives nous concernant selon deux thèmes de réflexion principaux.:

1°) Evolution des structures du trafic maritime en Méditerranée et les implications dans le domaine des ports des flottes marchandes et de l'organisation du trafic maritime.

2°) Rôle éventuel de métropole que pourrait détenir nos ports dans un ensemble économique méditerranéen qui reste à naître.

Il importe donc de tracer le cadre général pour en tirer les conséquences nous concernant.

Un certain nombre d'études ont déjà été menées pour esquisser les futurs possibles de l'économie mondiale. Parmi celles-ci nous citerons l'étude menée par le Groupe de Réflexion sur les Stratégies Industrielles (GRESI) du Ministère de l'Industrie et de la Recherche Français et celle

publiée par M. Abdelkader Sid Ahmed sur " L'Economie Arabe à l'heure des surplus pétroliers ".

On retiendra plus particulièrement l'étude du GRESI sur la division internationale du travail qui a fait l'objet d'un Colloque international tenu à Paris à fin Avril 1976.

Cette étude retient trois scénarios principaux qui décrivent les trois futurs possibles.

1°) Scénario bi-polaire dans lequel l'activité économique nationale après les soubressauts de la crise actuelle retrouve ses caractéristiques fondamentales des années 1945 à 1970, à savoir partage de l'activité mondiale entre les deux pôles soviétique et américain, chacun organisant son bloc en fonction d'une structure rationnelle qui lui est propre.

Un tel scénario signifie que les Etats-Unis retrouvent leur rôle de leader-ship mondial quelque peu ébranlé et assurent une répartition des tâches à l'échelon mondial relativement peu différent de ce qu'il est actuellement : maîtrise du système financier et monétaire, contrôle des normes et de la technologie avancée, maîtrise du commerce international par les formes multinationales qui assurent la division internationale du travail en fonction de leur propre logique.

2°) Scénario multi-polaire -

A côté des blocs soviétique et américain, l'Europe unie et le Japon émergent comme pôles indépendants. L'Europe en particulier grâce à la puissance économique et financière de l'Allemagne qui abandonne son rôle de pôle relais de l'économie américaine et qui devient le chef de file en Europe. Chacun des quatre blocs s'organise à l'intérieur de ses limites géographiques. L'Europe constitue un ensemble avec les pays du Bassin Méditerranéen et de l'Afrique. Les firmes multinationales américaines se replient plus ou moins dans leur sphère d'origine et des phénomènes de concurrence acharnée

apparaissent à la périphérie de chacun des blocs. Les échanges extérieurs diminuent dans des proportions importantes entre chacun des blocs au bénéfice d'un accroissement considérable des échanges commerciaux à l'intérieur de chacun des blocs, ce qui pour l'Europe favorise considérablement les ports méditerranéens.

3°) Scénario méditerranéen -

Il concerne des perspectives volontaristes impliquant des orientations politiques très différentes des conditions actuelles. Il suppose un éclatement de l'Europe unie entre Nord et Sud. L'Allemagne, après des hésitations, a choisi l'atlantisme et la France, comme solution de rechange, joue la carte méditerranéenne avec les pays arabes et l'ensemble de l'Europe latine. Le nouvel ensemble méditerranéen ainsi formé implique dès le début un certain nombre de protections afin de lui permettre de se développer car l'ensemble comporte de nombreuses faiblesses en matière d'industries de biens d'équipement et agro-alimentaires.

Tels sont sommairement rappelés les scénarios dont le détail a été décrit par ailleurs.

Par rapport à ces trois futurs possibles quelles peuvent être les hypothèses de base des trois ports de Gênes, Marseille et Barcelone au regard des deux thèmes définis ci-dessus, à savoir évolution des structures du trafic maritime en Méditerranée et rôle des ports comme métropoles internationales.

1°) Dans le cas du scénario bi-polaire, les ports de la Méditerranée Nord-Occidentale continuent à être des ports relativement secondaires pour l'activité économique européenne. Leur équipement n'est pas négligé, mais il ne constitue pas un impératif répondant à des besoins nouveaux

puisque les courants d'échanges mondiaux n'ont pas subi de modifications importantes. Le commerce de l'Europe avec les pays arabes ne bénéficie d'aucune priorité sur le plan mondial et à l'intérieur de l'Europe la position géographique des ports méditerranéens pour les échanges avec les pays arabes ne constitue pas un avantage déterminant. Bien plus, la productivité des ports méditerranéens est moindre que celle des ports principaux de l'Europe du Nord et leurs coûts sont plus élevés. En gros, ils subissent un échec par rapport au schéma de développement âprement recherché au cours de la décennie précédente. Les problèmes sociaux de la main-d'oeuvre portuaire deviennent difficilement solubles du fait de la mise en service des navires Ro/Ro et porte-conteneurs qui entraînent une réduction de l'embauche non compensée par un accroissement important du trafic des marchandises diverses.

Au plan industriel, Marseille-Fos subit la concurrence des grands intermédiaires (éthylène, acier et alumine) produits dans le Sud de la Méditerranée et dans les pays arabes. Les ambitieux projets des plans de développement sont difficilement compatibles avec les réalités de la post-crise. Les nouvelles formes de trafic maritime (Ro/Ro, barges, conteneurs) réduisent sensiblement l'activité commerciale au bénéfice des centres intégrés de l'intérieur.

A Barcelone, les échanges par voie maritime avec l'étranger deviennent secondaires par rapport aux échanges par voie terrestre. Le trafic TIR se développe plus rapidement que le trafic maritime. La Catalogne, riche région industrielle, s'intègre à l'Europe du Nord suivant les tendances de sa stratégie actuelle.

de

A Gênes, le projet/Voltri est sans cesse retardé. Milan et Turin s'enferment de plus en plus dans la Lotharingie dont les échanges avec les pays arabes s'effectuent en priorité par le port de Trieste. Le potentiel maritime méditerranéen concentré jusqu'à ce jour à Gênes (conférences maritimes, assurances, etc ...) éclate dans des ports secondaires au point qu'il n'existe plus de centre de décision autonome en matière maritime en Méditerranée.

2°) Dans le cas du scénario multi-polaire qui paraît actuellement comme un des plus probables, les ports méditerranéens constituent le sas de l'Europe par où s'effectuent les échanges à l'intérieur du bloc Pays de l'Europe-Pays Arabes et d'Afrique. Le trafic maritime croît dans des proportions importantes à l'intérieur du bloc au détriment des échanges entre les blocs, les échanges commerciaux subissant ainsi une réorientation fondamentale par rapport à la situation présente.

Les problèmes de main-d'oeuvre se résolvent grâce à l'accroissement considérable du trafic. Les blocages économiques et politiques s'effacent. Les équipements portuaires se développent rapidement pour faire face aux nouvelles nécessités.

Au niveau industriel, un compromis est intervenu entre l'Europe et l'Afrique grâce à la délocalisation des industries de main d'oeuvre (automobiles, textiles, grands intermédiaires) dans les pays du Sud alors que l'Europe conserve les activités à haute valeur ajoutée.

Une nouvelle organisation maritime prenant en considération la valorisation de la rente géographique des ports méditerranéens est mise en place. Cette organisation intègre les problèmes commerciaux (niveau des frets) et économiques (multilatérisation des accords de partage du trafic) compatibles avec les objectifs généraux qui font de la Mer Méditerranée un élément structurant du nouvel ensemble économique.

A Marseille, la liaison Mer du Nord-Méditerranée devient l'axe principal des échanges de l'Europe avec l'Outre-Mer. Au plan industriel, Fos et la façade méditerranéenne bénéficient de la nouvelle stratégie industrielle de l'Europe et reçoivent de nouvelles industries à haute valeur ajoutée, en particulier celle des biens d'équipement.

A Barcelone, on enregistre un développement considérable des échanges extérieurs maritimes. Les industries catalanes investissent dans la périphérie méditerranéenne dans le cadre de la nouvelle division internationale du travail. Les liaisons routières, ferroviaires et maritimes se développent rapidement avec Gênes et Marseille.

A Gênes, Voltri se réalise rapidement dans le cadre du bloc Europe-Afrique. Les conférences maritimes locales se renforcent. Milan et Tunis regardent vers le Sud. L'autoroute de Bavière est mise en service.

3°) Cas du scénario méditerranéen -

Ce scénario volontariste décrit une union entre l'Europe Latine et les Pays Arabes qui établissent entr'eux des relations équilibrées à la différence du scénario multipolaire où l'Europe non éclatée et à prééminence germanique conserve tous les centres de décision. La Méditerranée devient le centre et ses liaisons avec l'Europe du Nord deviennent relativement secondaires

Les pays Arabes à économies auto-centrées du type Algérie ou Irak résolvent le problème de leurs surplus industriels à l'intérieur d'un bloc protégé. L'accès au marché mondial ne constitue donc plus pour eux une nécessité et un risque.

Le scénario méditerranéen signifie en outre une modification importante dans sa stratégie de développement industriel. Les industries des grands intermédiaires émigrent vers le Sud grâce à leur technologie plus facile. En revanche, les pays latins, disposant déjà de bases de dépôts, tels que la France et l'Italie, s'imposent un effort considérable pour développer les industries agro-alimentaires et de biens d'équipement. Plus que dans les autres scénarios, le blé devient un produit stratégique, Grâce à la production céréalière française un équilibre d'établir à l'intérieur de l'ensemble méditerranéen et les silos de stockage émigrent vers la façade

méditerranéenne française.

Le trafic maritime en Méditerranée est équilibré dans les deux sens et l'assistance technique constitue un des aspects de l'intégration du monde méditerranéen. Elle ne se déroule pas au coup par coup mais elle s'insère et se développe normalement dans le cadre du processus économique. Les transports maritimes et les ports sont les vecteurs de ce développement.

Barcelone, seule métropole méditerranéenne actuelle (Milan au bord de la mer) développe dans un sens méditerranéen c'est-à-dire vers le Sud ses activités industrielles, technologiques et culturelles. Les milieux financiers de Barcelone jouent un rôle important dans le financement des investissements et le recyclage des capitaux. Les milieux culturels participent activement à une certaine renaissance de la civilisation et du mode de vie latin à travers tout le bassin méditerranéen.

A Gênes, réalisation de l'ensemble Gênes, Turin, Milan, métropole italienne sur la Méditerranée. Milan bascule vers le Sud et Gênes bénéficie de la renaissance de ses activités maritimes. Il assure en Méditerranée le rôle tenu par Londres jusqu'à ce jour en Mer du Nord en matière d'assurance, d'affrètement, de courtage, etc

.../...

Telles sont sommairement exposées et soumises à la critique et aux compléments de nos amis italiens et espagnols, les; hypothèses de base sur lesquelles devraient s'appuyer les études menées par le C.C.P.M.N.O. sur les deux thèmes rappelés ci-dessous :

- Evolution des structures du trafic maritime en Méditerranée et sa conséquence sur les ports, les flottes marchandes et l'organisation maritime.

- Les ports, métropoles du nouvel ensemble méditerranéen, leurs caractéristiques et leurs rôles.

**L'ECONOMIA MARITTIMO - PORTUALE
IN UNA PROSPETTIVA DI COOPERAZIONE MEDITERRANEA**

lineamenti di una proposta di ricerca

a cura di

Pietro Genco
Marco Macciò
Adalberto Vallega

**Relazione per la V^a Assemblea Generale del Comitato di
Coordinamento fra i porti del Mediterraneo Nord-Occidentale**

L'ECONOMIA MARITTIMO - PORTUALE IN UNA PROSPETTIVA DI COOPERAZIONE MEDITERRANEA

lineamenti di una proposta di ricerca

a cura di

Prof. Pietro Genco

Professore incaricato di Economia e Tecnica
dell'Armamento e della Navigazione nella
Università di Genova

Dott. Marco Macciò

Assistente di Economia dei Trasporti nella
Università di Genova

Prof. Adalberto Vallega

Professore straordinario di Geografia Regionale e Direttore dell'Istituto di Scienze Geografiche nell'Università di Genova

**Relazione per la V^a Assemblea Generale
del Comitato di Coordinamento fra i porti del Mediterraneo Nord-Occidentale**

Tolone 13-14 settembre 1976 / Marsiglia 15 settembre 1976

prima edizione provvisoria

S o m m a r i o

A. - LE FINALITA' ED I CONTENUTI DELLA RICERCA.

B. - IL QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA RICERCA E LE IPOTESI SULLA SUA POSSIBILE EVOLUZIONE.

1. - I fatti nuovi nel Mediterraneo.

2. - Lo sviluppo dell'industrializzazione e dei mercati della riva Sud del Mediterraneo.

3. - I presupposti della cooperazione mediterranea.

4. - Le prospettive dell'assetto geo-politico internazionale: le ipotesi del Gresi.

5. - Significato e limiti delle ipotesi sulle prospettive di sviluppo dei porti del Mediterraneo Nord-Occidentale.

C. - EVOLUZIONE DEGLI SCAMBI MARITTIMI E DOMANDA DI TRAFFICO.

1. - Linee di evoluzione dei traffici.

2. - Indicazioni sulle prospettive della domanda in chiave problematica.

3. - I settori industriali: raffinazione.

4. - I settori industriali: siderurgia.

D. - I PROBLEMI DELL'OFFERTA DEL TRASPORTO MARITTIMO.

1. - Le questioni di fondo dell'economia marittima.

2. - Le prospettive delle nuove tecnologie di trasporto: il gigantismo navale.

3. - Le prospettive di sviluppo dei trasporti unitizzati.

4. - Tendenze in atto nelle flotte marittime mediterranee.

5. - Le politiche di potenziamento delle flotte.

E. - L'ORGANIZZAZIONE PORTUALE.

1. - Le dimensioni dell'economia portuale.
2. - Approccio problematico.
3. - Dimensione trasportistica ed accessibilità portuale.
4. - Insularità ed organizzazione portuale.
5. - Strutture di traffici e funzioni portuali.
6. - Cenni conclusivi.

F. - ARMATURA URBANA LITORANEA E METROPOLI PORTUALI

1. - Il ruolo delle metropoli.
2. - Le città del porto-emporio.
3. - Porti e città di matrice neo tecnica.
4. - La rivoluzione delle strutture litoranee.
5. - Le metropoli dell'integrazione mediterranea.

* * *

A - LE FINALITA' E I CONTENUTI DELLA RICERCA

1.

V'è diffusa concordanza nel riconoscere che a partire dagli anni '70, e soprattutto a seguito della crisi delle materie prime e petrolifera in particolare, si sono andate delineando le premesse per un nuovo modello di localizzazione dello sviluppo industriale ed economico e, con esso, si è profilata la possibilità di nuovi rapporti tra paesi industrializzati e paesi in via di sviluppo, tra Nord e Sud. Il Mediterraneo costituisce un'area massicciamente investita da queste trasformazioni, sia per la strategicità che assumono le risorse petrolifere per il futuro approvvigionamento energetico dei paesi industrializzati, sia per le implicazioni che i problemi politici mediterranei hanno prodotto - e produrranno ancor più in futuro - per l'intero equilibrio mondiale.

Nella prospettiva di una nuova divisione internazionale del lavoro, cui è inscindibilmente connesso un mutamento dei rapporti commerciali e, quindi, dei flussi di traffico, si porranno nuove opportunità e possibilità di rilancio - ma anche un nuovo ordine di problemi - per le attività marittime e per i porti, che saranno sollecitati ad assumere comportamenti congruenti con le trasformazioni attuali e prevedibili e, conseguentemente, si porrà per essi l'esigenza di ridefinire le strategie di sviluppo.

Alla luce di queste premesse la nostra proposta di ricerca ha come finalità l'individuazione di una piattaforma conoscitiva e previsionale delle implicazioni che tali processi avranno per l'economia marittima e portuale, onde evidenziare gli elementi atti ad individuare le linee fondamentali di una politica di espansione correlata con il comportamento delle variabili oggi emergenti.

c) L'organizzazione portuale del Mediterraneo. Le ipotesi assunte e i risultati acquisiti nelle fasi precedenti dovrebbero fornire gli elementi in formativi indispensabili per affrontare l'anali si dei problemi di sviluppo portuale in tutte le sue dimensioni e in particolare:

- nella dimensione trasportistica, espressa dalla capacità di un porto di fornire un servizio efficiente e sicuro, attraverso lo svolgimento di diverse funzioni (commerciali, di transito, di trasbordo, industriale);

- nella dimensione socio-economica, espressa dagli effetti di reddito ed occupazionali connes si con le attività portuali dirette ed indotte;

- nella dimensione urbano-territoriale, espres sa dalle capacità strutturanti che i grandi porti sono in grado di esprimere nei confronti di ambi ti territoriali sempre più vasti.

E' opportuno precisare, a quest'ultimo riguardo, che la dimensione urbano-territoriale assume, nel la nostra ricerca, un significato centrale non so lo per l'interpretazione degli assetti economici attuali, ma anche e soprattutto per il ruolo di supporto che le metropoli portuali possono assolvere, specialmente in una strategia di cooperazio ne a scala mediterranea. Ciò giustifica, anche sul la base delle indicazioni emerse durante la IV As semblea, l'accento posto su questi temi e la loro trattazione in stretto collegamento con la proble matica marittimo-portuale.

* * *

B - IL QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA RICERCA E LE IPOTESI
SULLA SUA POSSIBILE EVOLUZIONE

1. I fatti nuovi nel Mediterraneo

La definizione di una serie di ipotesi interpretative e/o normative circa le tendenze in atto e le future trasformazioni economiche e geopolitiche del bacino del Mediterraneo, cui riferire lo studio degli aspetti marittimo-portuali, costituisce il primo problema da affrontare sul piano metodologico.

Come è facile intuire, si tratta certamente di un problema di non agevole soluzione, non solo per la numerosità delle variabili che condizionano le strategie industriali delle eterogenee realtà nazionali che si affacciano o comunque sono economicamente coinvolte nell'area mediterranea, ma anche per il dinamismo e, per molti versi, l'imprevedibilità di alcune di esse, al cui andamento è d'altra parte intimamente connesso il futuro assetto produttivo e quindi la struttura dei rapporti commerciali intramediterranei.

Ai fini delle nostre indagini, si dovranno comunque considerare attentamente le implicazioni di alcune tendenze e fatti nuovi che, operando direttamente nel senso di modificare il tradizionale modello di localizzazione delle attività produttive e quindi la dimensione e direzione dei flussi delle merci, possono costituire il presupposto di nuove opportunità e modalità di sviluppo per i porti del Mediterraneo Nord occidentale.

Un primo aspetto da analizzare ed approfondire riguarda il significato che il Mediterraneo può assumere come area di decentramento di attività produttive, non solo di base ma soprattutto manifatturiere, dai paesi industrializzati a quelli del terzo mondo. Si intende alludere cioè a quei processi di rilocalizzazione industriale che, manifestatisi soprattutto a

partire dagli anni '70, vengono sollecitati dall'esigenza di ricorrere a nuove condizioni di ottimizzazione dell'economicità e redditività degli investimenti; condizioni più difficilmente conseguibili nei paesi industrializzati a seguito dell'aumento del costo e della rigidità di impiego del fattore lavoro, o anche dall'aumento a livelli considerati inaccettabili, del grado di inquinamento e di compromissione dell'ambiente naturale, provocato dai massicci fenomeni di industrializzazione ed urbanizzazione del territorio.

Diversi studi su questi temi hanno evidenziato che, specie con riferimento all'industria manifatturiera, questi processi hanno assunto una certa consistenza solo in paesi del Mediterraneo con un'economia più direttamente legata all'evoluzione dell'area più industrializzata dell'Europa (si pensi, ad esempio, alla Spagna), mentre sono stati nel complesso modesti nei paesi periferici meno sviluppati per una serie di fattori che vanno dall'equilibrio tra dimensioni minime di scala richieste per produrre determinati beni e la dimensione dei singoli mercati (sia sotto il profilo demografico che del reddito medio pro-capite della popolazione), alla mancanza di economie esterne, alla carenza di manodopera necessaria nella produzione di beni ad elevata maturità tecnologica destinati all'esportazione, e così via.

Va peraltro richiamato che tali processi di decentramento si inquadrano in un rapporto di forze squilibrato a favore delle imprese (generalmente a carattere multinazionale) che li promuovono, nel senso che gli Stati in cui si localizzano le unità produttive decentrate, non essendo in grado, per motivi socio-politici e/o di disponibilità finanziarie, di stimolare un autonomo processo di industrializzazione, di fatto "subiscono" le condizioni e le modalità dell'investimento definite prevalentemente in funzione degli obiettivi dell'impresa estera.

Per il futuro le prospettive di industrializzazione delle aree periferiche del Mediterraneo appaiono completamente capovolte, non solo e non tanto per le dimensioni qualitative, ma soprattutto per quel che concerne i contenuti, le modalità e quindi il controllo dei processi di sviluppo economico generale realizzabile nei diversi paesi del Bacino. E ciò non perchè sono mutate le condizioni generali che, per il passato, hanno impedito un più cospicuo processo di decentramento industriale dalle aree più sviluppate, secondo la logica tradizionale di tipo neo-coloniale basata sulla ricerca di nuove condizioni di ottimizzazione economica in aree sottosviluppate; ma perchè si sono verificati una serie di fatti nuovi che hanno completamente mutato i rapporti di forza economici e politici a favore dei paesi produttori di materie prime e di petrolio in particolare.

In questo senso un ruolo strategico hanno svolto le vicende che hanno profondamente trasformato il mercato internazionale petrolifero, a seguito delle quali si sono determinati alcuni presupposti essenziali per innescare processi di sviluppo industriale ed economico generale nei paesi del terzo mondo mediterranei, basati su nuovi rapporti con le imprese e gli Stati dell'area mondiale più sviluppata.

Tali presupposti, come è noto, sono riconducibili innanzitutto all'acquisizione del controllo della produzione petrolifera da parte dei paesi del cartello internazionale, in una prospettiva in cui gli sforzi dei paesi industrializzati verso lo sviluppo di proprie fonti di energia non potranno fornire, almeno nei prossimi 10-15 anni, risultati tali da ridurre in modo significativo la dipendenza dal petrolio importato, specie dai paesi dell'area mediterranea. Se ciò è particolarmente vero per i paesi europei e per il Giappone, nemmeno gli USA - che pur dispongono di rilevanti risorse energetiche nazionali - potranno sottrarsi ad un ulteriore aumento del grado di dipendenza dalle importazioni del petrolio arabo.

Le più recenti previsioni formulate al riguardo, anche nelle ipotesi più ottimistiche, scontano al 1985 importazioni di petrolio quasi doppie delle attuali, con un aumento del contributo delle aree di approvvigionamento medio-orientali.

Un secondo presupposto è rappresentato dalla formazione di ingenti risorse finanziarie derivanti dalla quadruplicazione del prezzo del petrolio. Nella destinazione di tali fondi, sia pure in misura e con modalità diverse, l'obiettivo prioritario dei paesi produttori è costituito dal finanziamento di consistenti programmi di sviluppo economico e sociale non solo sul proprio territorio nazionale, ma anche in paesi del terzo mondo non dotati di risorse petrolifere, attraverso prestiti, investimenti diretti e altre forme di aiuti.

Non rientra nei limiti di questa trattazione approfondire le molteplici implicazioni di ordine politico ed economico che discendono da questi fatti non solo per l'area mediterranea ma a scala planetaria. D'altra parte esiste ormai una vasta mole di studi, indagini e previsioni che, con angolazioni e profili diversi, hanno trattato questi temi, proponendoci una serie di scenari sui futuri possibili assetti economici, socio-politici, ecc. che tali fatti concorreranno a modellare.

In questa sede è invece utile richiamare alcune variabili del quadro di riferimento che possono incidere sulla futura evoluzione dei traffici e dell'economia marittimo-portuale del Mediterraneo Nord-occidentale e, come tali, meritano di essere attentamente considerati nella ricerca che proponiamo.

2. Lo sviluppo dell'industrializzazione e dei mercati della riva sud del Mediterraneo

Una prima variabile da analizzare con un adeguato grado di dettaglio concerne l'importanza che è desti-

nato ad assumere lo sviluppo dei processi di industrializzazione e dei mercati della riva sud del Mediterraneo e, quel che è più importante, i settori produttivi verso cui si orienterà prioritariamente tale sviluppo.

In ordine a questi aspetti v'è stata di recente una vera e propria fioritura di studi che, pur riguardando prevalentemente i paesi arabi produttori di petrolio, consentono di delineare un quadro sufficientemente articolato delle realizzazioni in atto e dei programmi di investimento da cui emerge che, almeno per il prossimo decennio, in quest'area significativa del Mediterraneo dovrebbero generarsi flussi considerevoli di importazione.

Secondo stime recenti, le importazioni dei paesi medio-orientali e africani dell'Opec dovrebbero passare dai 27,6 miliardi di \$ del 1974 a ben 106,7 miliardi di \$ (valori costanti 1974), cioè pressoché quadruplicarsi (vedi prospetto).

Andamento del valore delle importazioni F.O.B. dei paesi OPEC (in miliardi \$ 1974)

	<u>1974</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>
Algeria	3,7	6,5	10,0
Iran	8,0	24,4	32,0
Iraq	3,5	9,5	14,0
Kuwait	1,5	3,4	6,4
Libia	3,0	5,2	6,5
Nigeria	2,5	8,5	12,6
Qatar	0,3	0,6	0,9
Arabia Saudita	3,5	7,5	17,4
Unione Emirati Arabi	1,6	3,9	6,9
Totale	27,6	69,5	106,7
Altri Paesi OPEC	9,4	20,3	26,5
Totale generale	37,0	89,8	133,2

A questi flussi dovrebbero aggiungersi quelli derivanti da investimenti in paesi emergenti non dotati di risorse petrolifere, effettuati anche nell'ambito della politica di utilizzazione del "surplus petrolifero" da parte dei paesi produttori di petrolio, sotto forma di aiuti e di veri e propri impieghi finanziari. Si tratta di flussi per ora modesti ma in cospicua crescita, la cui possibile futura evoluzione, oltre che da fattori politici, sarà condizionata dalla redditività relativa degli investimenti rispetto a una loro diversa localizzazione, dalla propensione degli investitori ad accettare il più elevato grado di rischio insito in un investimento a non breve termine, dalla possibilità di superare i vincoli e le carenze di economie esterne proprie di un paese in via di sviluppo, e così via.

Quanto alla struttura dei flussi di importazione essa è ovviamente connessa essenzialmente ai settori produttivi verso cui sono orientati i piani di sviluppo nei singoli paesi; nonostante le differenti situazioni, è possibile tuttavia osservare una generale tendenza a privilegiare la creazione di moderni ed efficienti sistemi infrastrutturali e lo sviluppo delle attività agricolo-alimentari, mentre in campo industriale i maggiori sforzi appaiono rivolti alla valorizzazione delle risorse nazionali di idrocarburi o di altre materie prime, sviluppando le lavorazioni a valle (raffinazione, petrolchimica e siderurgica), nonché nella creazione di settori legati ai programmi infrastrutturali (cemento) o ad elevato contenuto energetico (alluminio). In questo senso quindi una componente essenziale dell'accresciuta capacità di importazione dei paesi arabi, dovrebbe essere costituita da beni strumentali e soprattutto da tecnologie, brevetti e "sapere accumulato", la cui disponibilità è il fondamentale presupposto per avviare qualsiasi processo di industrializzazione in paesi in via di sviluppo.

Una componente non trascurabile dovrebbe inoltre riguardare i beni di consumo, nella misura in cui da un lato i piani di sviluppo avranno effetti ravvicinati in termini di aumento e diffusione del reddito nazionale a gran parte della popolazione; dall'altro non saranno superati ostacoli che si frappongono alla creazione di un adeguato tessuto industriale manifatturiero, in grado di sostituire, almeno in parte, le importazioni.

3. I presupposti della cooperazione mediterranea

In effetti sulla prospettiva sin qui sommariamente delineata gravano non pochi elementi di incertezza che possono incidere non solo sulla dimensione quantitativa dello sviluppo ma anche e soprattutto sulla sua collocazione temporale.

E' noto infatti che, al di là delle enunciazioni programmatiche e delle manifestazioni di volontà dei singoli Stati ad avviare un processo di generale crescita economica e sociale del paese, sussistono non pochi e non agevoli vincoli e strozzature di varia natura connessi generalmente a fattori inerziali propri dei sistemi economici in via di sviluppo, che di fatto possono frenare o vanificare gli sforzi nel conseguimento degli obiettivi dei piani di sviluppo predisposti.

I vincoli maggiori che più spesso vengono richiamati riguardano carenze di manodopera qualificata e la mancanza di capacità manageriali, ivi comprese le capacità delle burocrazie pubbliche statuali a "gestire" piani economici di così vasto respiro, a cui si aggiungono le vistose strozzature nel settore delle infrastrutture di comunicazione e di quelle portuali in particolar modo, che costituiscono una grave remora allo sviluppo delle importazioni.

Le possibilità ed i modi per superare questi ostacoli rientrano in quel vasto e complesso capitolo

della storia più recente dei rapporti con i paesi in via di sviluppo, rappresentato dalla ricerca di forme di cooperazione aventi come supporto fondamentale la fornitura, da parte dei paesi industrializzati, di tecnologie, di know-how, di assistenza tecnica, di servizi formativi, oltre ai beni strumentali, che sono parte integrante di un progetto industriale o di un'infrastruttura di servizio collettivo.

Uno dei problemi che tuttavia condiziona pesantemente le prospettive a medio-lungo termine dello sviluppo economico complessivo delle aree in via di sviluppo del Mediterraneo e che, al tempo stesso, ha implicazioni di vasta portata sui rapporti commerciali e, più in generale, sulle stesse prospettive di cooperazione internazionale, riguarda le dimensioni dei mercati locali e il loro rapporto con la scala economica che si richiede per sviluppare i diversi settori produttivi.

Senza voler approfondire in questa sede un tema che verrà ripreso nel capitolo successivo e che dovrà comunque costituire oggetto di dettagliata analisi nella ricerca proposta, va qui sottolineato che lo sviluppo di taluni settori produttivi che presentano discontinuità dimensionali tali da superare le capacità di assorbimento dei singoli mercati locali può essere non poco frenato, in mancanza di adeguate possibilità di collocamento dei prodotti sui mercati internazionali.

Le ipotesi che sono state avanzate circa le possibili linee di soluzione dei problemi connessi con la dimensione dei mercati locali sono diverse; tutte però presuppongono la realizzazione di opportune forme di integrazione economica e commerciale fra aree, sia all'interno degli stessi paesi in via di sviluppo, sia fra questi e i paesi industrializzati.

Nel primo caso si assume la possibilità di un superamento della dicotomia tra paesi dotati di un "surplus petrolifero" e a modesta popolazione e paesi con scarse risorse finanziarie ma ad elevata densità demografica e, con esso, un'intensificazione dell'integrazione tra gli stessi, non solo sotto il profilo finanziario ma anche commerciale, con misure e interventi atti alla liberalizzazione e alla crescita degli scambi di prodotti finali o di beni intermedi di un prodotto finale, fabbricati nelle singole aree.

Nel secondo caso si ipotizza l'inserimento dei prodotti delle nuove industrie, nel quadro delle contropartite commerciali offerte in cambio di beni e servizi importati dai paesi industrializzati, specie di quelli legati alla realizzazione di progetti industriali e di piani infrastrutturali; il che può comportare rapporti di scambio aventi per oggetto beni concorrenziali rispetto alle produzioni nazionali dei paesi industrializzati.

E' appena il caso di sottolineare che entrambe le ipotesi non possono prescindere dalla necessità di attuare un minimo di coordinamento e concertazione tra le politiche industriali delle imprese e dei paesi coinvolti o interessati ai rapporti economici suddetti, affinché da un lato si evitino duplicazioni di impianti ed eccessi di capacità produttive nei paesi in via di sviluppo; dall'altro si blocchino o si ridimensionino programmi di sviluppo per analoghi settori industriali, negli stessi paesi industrializzati. Obiettivi questi che, anche alla luce della situazione attuale di estrema frammentarietà delle economie in via di sviluppo, fanno intravedere non solo la complessità e la notevole dose di volontarismo sottostante al disegno politico che è indispensabile per il loro conseguimento, ma anche i modesti risultati cui è destinata una strategia fondata esclusivamente sulla instaurazione di accordi ed interventi bilaterali.

4. Le prospettive dell'assetto geo-politico internazionale: le ipotesi del Gresì

L'accento fatto ai criteri che dovrebbero ispirare le scelte politiche ed economiche volte alla instaurazione di opportune forme di cooperazione a scala mediterranea introduce un'altra importante variabile del quadro di riferimento dello studio proposto, che può influire sui contenuti, sui modi e, quel che è più importante, sui protagonisti che contribuiranno a strutturare le trasformazioni delineate nei punti precedenti.

Essa riguarda le prospettive dell'assetto geo-politico internazionale e la collocazione che, in questo ambito, potrà assumere il fronte marittimo nord-occidentale, in vista di un suo attivo inserimento nei processi di cambiamento nell'area mediterranea.

La rilevanza concettuale e metodologica di tale variabile è abbastanza evidente; il fatto che i paesi medio-orientali e nord-africani sono destinati a compiere rilevanti progressi sul piano dell'industrializzazione e dello sviluppo economico generale non implica un automatico e massiccio coinvolgimento di tale fronte marittimo e dei suoi porti solo in virtù della loro posizione geografica o di particolari azioni e politiche promozionali poste in atto dalle amministrazioni portuali.

Invero, se l'adeguamento delle politiche portuali è una condizione necessaria per cogliere le opportunità offerte dalle trasformazioni in atto e prevedibili nella realtà mediterranea, occorre anche che si verifichino altre condizioni che definiscano la complessiva collocazione internazionale del paese o dei paesi cui i porti appartengono e che siano la risultante di scelte politiche e di strategie industriali definite dai governi nazionali e da altri centri decisionali operanti a scala internazionale.

In questo senso e in presenza di una ormai diffusa consapevolezza che i rapporti con i paesi in via di sviluppo in generale e con quelli produttori di petrolio in particolare non possono concepirsi in termini di confronto, ma richiedono adeguati sforzi interstatali coordinati, è importante verificare anzitutto se, e in che misura, sono operanti in Europa tendenze che si muovono in direzione di specifici e organici disegni di cooperazione con la riva sud del Mediterraneo; e ciò al fine di individuare le condizioni a cui tale obiettivo può realizzarsi e i limiti delle scelte politiche ed economiche in atto, atteso che, al di là delle enunciazioni di principio, i paesi della Comunità vanno manifestando attitudini e comportamenti concreti improntati a ricerca di soluzioni di tipo bilaterale.

Anche su questi temi sono stati condotti diversi studi che, nel proporre una serie di schemi o scenari dei possibili futuri assetti politici dei rapporti internazionali, possono essere utilizzati per delineare alcune ipotesi interpretative e normative utili ai fini della nostra proposta di ricerca.

Rilevanti, sotto questo profilo, sono gli studi condotti dal "Groupe de Reflexion sur les Strategies Industrielles" (Gresi) del Ministero dell'Industria e della Ricerca Francese, le cui conclusioni sono state peraltro utilizzate nello stimolante documento, proposto all'attenzione di questa Assemblea, da M. Caillol, nel quale si colgono alcune fondamentali implicazioni, per i porti del Mediterraneo Nord-occidentale, in relazione al verificarsi di ognuno degli assetti geo-politici configurati negli scenari del Gres.

Data l'importanza del tema è opportuno svolgere alcune rapide osservazioni al riguardo, avvertendo tuttavia che con esse non si intende esaurire la trattazione di problemi richiamati nel documento Caillol, la cui complessità meriterebbe ben più ampia analisi ed approfondimenti.

Come è noto, gli studi del Gresi si muovono intorno a tre scenari: il primo, di tipo bipolare, ipotizza sostanzialmente una articolazione delle attività mondiali intorno ai due poli statunitense e sovietico, con un recupero quindi dell'egemonia economica e politica degli USA i quali sono così in grado di mantenere pressoché immutata l'attuale divisione internazionale del lavoro.

Il secondo scenario, di tipo multipolare, prevede l'emergere a fianco dei due grandi blocchi tradizionali, di due nuovi blocchi indipendenti rappresentati dall'Europa Unita e dal Giappone. Si viene così ad instaurare un nuovo equilibrio nel cui ambito ogni blocco ha una sfera di influenza; l'Europa, in particolare, attrae nella sua area i paesi del bacino del Mediterraneo.

Il terzo scenario, di tipo mediterraneo, considera l'ipotesi di una divisione dell'Europa in due grandi aree: quella del Nord-Europa ad egemonia tedesco-occidentale, proiettata in una prospettiva atlantica; quella del Sud-Europa, egemonizzata dalla Francia, proiettata in una prospettiva di integrazione mediterranea.

Da queste premesse si colgono alcune conseguenze per le attività portuali di Genova, Marsiglia e Barcellona riguardanti essenzialmente lo sviluppo dei traffici, le prospettive dell'occupazione portuale, gli effetti di polarizzazione industriale ed economica indotti dagli stessi porti.

In particolare, nel caso dello scenario bipolare i porti del Mediterraneo occidentale resterebbero al margine delle grandi correnti di scambio europee, anche in relazione alla minore efficienza rispetto ai porti del Nord-Europa.

Sotto il profilo occupazionale la riduzione delle occasioni di lavoro dovuta allo sviluppo delle nuove

tecnologie non verrebbe compensata dall'aumento dei traffici.

Negative sarebbero anche le conseguenze sullo sviluppo della funzione industriale dei porti a motivo della concorrenza esercitata dalle produzioni offerte dai paesi di nuova industrializzazione, mentre diverse attività terziarie, oggi presenti in misura cospicua a Genova, finirebbero col disperdersi in altri porti minori.

Effetti molto più positivi sarebbero invece connessi allo scenario multipolare. Infatti il traffico marittimo, oltre a ristrutturarsi sotto il profilo geografico (aumentando il peso della componente mediterranea), registrerebbe incrementi considerevoli tali da consentire la soluzione dei problemi occupazionali posti dal progresso delle tecnologie dei trasporti, mentre si determinerebbero forti spinte alla realizzazione di progetti di espansione portuale come quello di Voltri.

La strategia industriale posta in atto all'interno del blocco formato tra paesi europei e paesi del Medio-oriente e del Nord-Africa rilancerebbe inoltre le aree portuali - industriali (Fos in particolare) con l'insediamento di attività produttive ad alto valore aggiunto.

Per quel che concerne infine lo scenario "mediterraneo", gli effetti conseguenti alla totale proiezione ed integrazione dell'Europa latina con i paesi in via di sviluppo del Mediterraneo, avrebbero l'effetto di equilibrare i traffici marittimi nei due sensi, mentre si delineerebbe più marcatamente una divisione internazionale del lavoro che assegnerebbe al fronte Nord-occidentale un ruolo decisivo nella localizzazione di attività industriali qualificate sotto il profilo tecnologico, mentre le industrie del prodotto intermedi a più modesto contenuto tecnologico si insiederebbero sulla riva sud del Mediterraneo.

Ciò valorizzerebbe il ruolo delle metropoli portuali mediterranee, sino ad ipotizzare una sorta di metropoli italiana sul mare, costituita dall'insieme Genova, Torino, Milano, gravitante sul Mediterraneo.

5. Significato e limiti delle ipotesi sulle prospettive di sviluppo dei porti del Mediterraneo Nord-occidentale

Prima di esaminare più da vicino il significato delle prospettive dei porti Nord-occidentali indicate nel documento Caillol è opportuno soffermarsi brevemente sulla plausibilità ed attendibilità delle premesse da cui esse scaturiscono.

Al riguardo si deve innanzitutto osservare che, se nella metodologia degli scenari ciò che conta non è tanto l'immagine che in essi si propone, quanto il percorso logico che si compie per delinearla, o anche i problemi sottostanti che si devono risolvere se si vogliono accelerare o arrestare i processi che hanno come sbocco finale l'immagine proposta, appare evidente il diverso grado di plausibilità degli scenari proposti dal Gresi.

Questa considerazione è particolarmente vera per lo scenario di tipo "mediterraneo" a proposito del quale occorre chiedersi se, nell'attuale situazione di crescente interdipendenza economica a scala mondiale, sia realistico porsi in una prospettiva di collaborazione internazionale di tipo terzo-mondista, prescindendo cioè dai rapporti con una vasta area dell'Europa comunitaria (oltre che degli USA) e avendo come presupposto di fondo un indirizzo di protezionismo economico che consenta di superare le posizioni di debolezza strutturale che caratterizza le economie dei paesi coinvolti. Con il che non si intende disconoscere l'importanza che assume il fattore volontaristico nella modificazione di situazioni presenti, certamente non considerate soddisfacenti, ma si vuole porre l'accento sulla scarsa rilevanza

normativa che viene ad assumere l'immagine finale con figurata nello scenario in questione.

A ben vedere, ove si escludesse l'azione di elementi volontaristici - peraltro già operanti non solo nei paesi europei -, il primo scenario è quello che forse meglio riflette un'immagine finale coerente con alcune tendenze in atto.

E' infatti innegabile che, nonostante si sia andata evidenziando chiaramente una crisi della leadership politico-culturale americana, sussistono diverse circostanze che fanno pensare ad una robusta ripresa dell'egemonia USA. E ciò soprattutto in relazione alle disponibilità, da parte di questo Paese, di alcuni punti di forza riconducibili al controllo della distribuzione, a scala internazionale, delle riserve agricole-alimentari e di quelle delle tecnologie avanzate, specie in campo energetico, esercitato attraverso il veicolo delle multinazionali.

D'altra parte la crescita del peso politico e dell'autonomia degli Stati nazionali (sia nel mondo industrializzato, sia in quello in via di sviluppo) unitamente all'emergere di altre grandi potenze nell'economia capitalistica, rende sempre più difficile, rispetto al passato, l'attuazione di politiche di gestione egemonica del sistema mondiale di tipo bipolare.

In questo senso si potrebbe delineare uno scenario di gestione multipolare, non per blocchi contrapposti, qual è quello delineato dal Gresi in cui la ripresa egemonica statunitense avviene attraverso un coinvolgimento di alcune aree capitalistiche più forti, ciascuna delle quali può contare su una propria area di influenza.

In un quadro siffatto di cogestione "parziale" dell'egemonia statunitense, i rapporti intercapitalistici tra le grandi potenze non si muovono secon

do linee di accentuata competitività economica, ma si svolgono secondo intese ed accordi basati su aree di comune interesse, specie a livello internazionale ed in settori strategici (sviluppo e trasferimento di tecnologie e sapere accumulato, accordi di commercializzazione in joint-venture, ecc.).

Le prospettive dei paesi industrializzati più deboli, in un quadro evolutivo così delineato, sono certamente in direzione della progressiva emarginazione, se non intervengono scelte politiche e di politica economica tese a rafforzare il tessuto produttivo nazionale e, per questa via, a migliorare la collocazione internazionale di tali paesi.

In questo senso si giustificano e si qualificano meglio le osservazioni critiche avanzate in precedenza nei confronti dello scenario di tipo "mediterraneo": per un paese più debole come l'Italia una prospettiva volontaristica realistica non passa attraverso il perseguimento di indirizzi di isolamento dal contesto internazionale, ma adottando politiche e strategie industriali volte a conseguire una sufficiente capacità di contrattazione politica ed economica sul piano dei rapporti internazionali. Il che significa rafforzare le proprie strutture industriali in quei settori produttivi che rappresentano i possibili punti di forza per lo sviluppo di ruoli egemonici e quindi condizionanti da parte degli USA e del blocco di super-potenze che possono dominare la logica del mercato capitalistico.

Venendo ora a trattare più specificatamente le implicazioni sulle attività portuali del fronte Nord-occidentale, una prospettiva di assetto geo-politico, qual'è quella sopra delineata, impone ovviamente un aggiustamento del quadro delle ipotesi sulle possibilità di inserimento dei nostri porti, partendo comunque dal presupposto che l'orientamento dei traffici e l'insediamento di attività produttive, provocate da più stretti rapporti di cooperazione con i

paesi in via di sviluppo mediterranei, potrebbero anche avvenire in diverse localizzazioni dei rispettivi territori nazionali.

Gli elementi discriminanti possono essere non solo la rendita di posizione geografica, ma altri fattori agglomerativi già operanti o incentivati da politiche industriali e marittimo-portuali specifiche, definite a livello di programmazione nazionale dello sviluppo economico.

Alcune osservazioni vanno infine avanzate a proposito delle connessioni tra assetti geopolitici ipotizzati e specifiche implicazioni sul piano delle attività portuali.

In particolare, sono tutte da verificare, ad esempio talune conseguenze di ordine occupazionale nei porti connessi al mutamento dei traffici, a loro volta legati ad un particolare tipo di scenario geopolitico.

La riduzione degli inputs di lavoro e quindi dei livelli occupazionali provocati dal progresso tecnologico è un processo irreversibile insito nelle tendenze produttive ed organizzative in atto. In relazione a ciò, specie se il ritmo delle innovazioni procede molto intensamente e senza fenomeni di frizioni ed inerzie, è difficile prevedere forme di compensazione alla riduzione dei contenuti di lavoro delle operazioni portuali, attraverso incrementi dei traffici proporzionali agli aumenti di produttività, specie in presenza di situazioni occupazionali i cui elevati livelli sono stati storicamente determinati dalla persistenza di tecnologie di trasporto meno evolute o da ritardi nei processi di ammodernamento delle strutture tecniche ed organizzative dei porti.

In questo senso, i problemi occupazionali dei porti difficilmente possono trovare compiute soluzioni in relazione a sia pure ottimistiche previsioni di

incremento quantitativo dei traffici, ma vanno ricercate nello sviluppo di attività, anche di tipo terziario, legate alle attività marittime e soprattutto nel legame tra queste e lo sviluppo di moderne metropoli portuali.

* * *

C - EVOLUZIONE DEGLI SCAMBI MARITTIMI E DOMANDA DI TRAFFICO

1. Linee di evoluzione dei traffici

Sulla base delle considerazioni finora svolte appare evidente che la valutazione dei lineamenti evolutivi, attraverso i quali tende a procedere la domanda di traffici, non è agevole a compiersi, nè può ridursi nella costruzione di modelli quantitativi. In primo luogo, occorre predisporre un quadro puntuale della situazione attuale degli scambi mediterranei, cui si può giungere tramite la costruzione, in base ai dati statistici disponibili, della matrice di import-export. Va subito detto che in questo campo, come in altri campi direttamente pertinenti la ricerca di cui si discorre, le informazioni disponibili non raramente sono parziali e lacunose, per cui sarà necessario uno sforzo non trascurabile per disporre di un quadro di stime di partenza sufficientemente ampio.

L'importanza della matrice export-import è tale che ad essa bisogna fare riferimento anche nella fase di impostazione di una ricerca sulle prospettive marittimo-portuali.

Ciò in quanto, una volta ammesso che il Mediterraneo può vedere nei prossimi anni una rapida industrializzazione di alcuni dei paesi affacciatisi sul suo versante meridionale, o comunque paesi quali il Medioriente da considerarsi collegati a quest'area geografica, un'analisi critica - sia pur preliminare - sul problema della localizzazione delle industrie impone un'adeguata conoscenza di quanto negli anni passati è avvenuto in tema di scambi, una volta tenuto presente che essi possono venire intesi come la fase ultima del processo di divisione internazionale del lavoro.

In ragione di ciò si è ritenuto giustificato in questa sede un tentativo d'abbozzo della matrice detta. Ovviamente le indicazioni ricavabili da questo quadro dell'interscambio interessante il Mediterraneo hanno tutti i limiti insiti in una matrice merceologicamente disaggregata in misura sommaria (traffico petrolifero, traffico di merci secche in cui sono evidenziate le principali rinfuse) e che trascura alcuni scambi.

Ciò precisato possiamo ad analizzare per prima cosa il traffico petrolifero considerando - per omogeneità con i dati disponibili sulle merci secche - il 1970 (tab. 1).

Si può osservare che agli inizi degli anni '70, su un movimento globale di petrolio di oltre 1260 milioni di t., gli arrivi in Mediterraneo possono essere calcolati nell'ordine dei 200 mt. e di poco superiori a questa entità sono anche le caricazioni nei porti del versante sud (Nord Africa e Mediterraneo Orientale). Di questi movimenti in uscita oltre 100 mt. hanno avuto una destinazione extra Mediterraneo.

Di conseguenza il Mediterraneo (come punto di partenza o di arrivo) nel 1970 rappresentava l'epicentro di circa 1/3 dell'interscambio petrolifero globale. La stragrande maggioranza di questo traffico è rappresentato dalle spedizioni di crudo anche se le raffinerie costiere sud europee sono tradizionalmente animatrici di esportazioni di prodotti petroliferi.

Passando a considerare i movimenti di carico secco (tab. 2) si può osservare che le spedizioni interessanti l'Europa del Sud (ma esclusi i movimenti tra membri mediterranei OECD) ammontavano a 132 mt.; ovvero rappresentavano il 17% del traffico complessivo inter-regionale OECD.

Se a queste spedizioni si aggiungono quelle dei

tab. 1

Traffico Petrolifero Inter - Aerea 1970

(in milioni di t.)

	N. America	America Latina	Mediterraneo	Europa Atlantica	Africa	Asia Sudest	Giappone	Oceania	Resto Asia	Varie	Tot. Esport.
USA	1.25	1.25	1.25	2.00	-	3.50	3.50	-	0.25	-	13.00
Canada	34.25	-	-	-	-	-	-	-	-	1.25	35.50
Caraibi	131.25	11.25	5.50	21.00	1.00	1.00	1.25	-	-	-	172.25
Emis. Occ.	0.25	1.75	-	-	-	-	-	-	-	-	2.00
Eur. Occ.	10.75	1.50	-	-	4.00	-	0.25	-	0.25	14.25	31.00
Medio Or.	16.25	12.00	108.00	201.00	20.75	39.75	173.00	17.25	21.25	22.25	631.50
N. Africa	3.75	2.75	87.00	133.50	0.25	-	2.00	0.25	2.25	-	231.75
Afr. Occ.	4.25	7.75	8.00	36.25	-	-	0.50	-	-	-	56.75
S. E. Asia	3.50	0.50	-	0.50	-	-	30.00	4.75	0.25	-	39.50
URSS. Eur. Or.	0.25	4.75	7.00	32.50	1.50	-	0.75	-	0.50	-	47.25
Emis. Or.	0.25	-	-	-	0.25	2.00	-	-	-	-	2.50
Tot. Import.	206.00	43.50	216.75	426.75	27.75	46.25	211.25	22.25	24.75	37.75	1263.00

Fonte: elaborazione dati BP, Fearnley & Egers, ENI

tab. 2

Trasporto interno dei carichi secchi della zona OECD nel 1970

(in milioni di t)

	N. Europa		Sud. Euro		Eur. OECD		Giappone		Can. / USA		Australia		Tot. OECD	
	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.
Nord Europa	-	-	-	-	-	-	1,8	1,6	65,0	10,7	8,2	1,2	75,0	13,5
Sud Europa	-	-	-	-	-	-	2,1	0,5	33,4	5,3	3,6	0,2	39,1	6,0
Europa OECD	-	-	-	-	-	-	3,9	2,1	98,4	16,0	11,8	1,4	114,1	19,5
Giappone	1,6	1,8	0,5	2,1	2,1	3,9	-	-	73,9	9,6	63,3	1,8	139,3	15,3
USA/Canada	10,7	65,0	5,3	33,4	16,0	98,4	9,6	73,9	-	-	3,6	2,3	29,2	174,6
Australia	1,2	8,2	0,2	3,6	1,4	11,8	1,8	63,3	2,3	3,6	-	-	5,5	78,7
OECD	13,5	75,0	6,0	39,1	19,5	114,1	15,3	139,3	174,6	29,2	78,7	5,5	288,1	288,1
Europa Orient.	2,2	14,1	2,6	11,8	4,8	25,9	0,9	11,4	4,7	0,6			10,4	37,9
Mediterraneo	3,8	8,9	7,1	12,0	10,9	20,9	0,3	0,9	4,9	0,4			16,1	22,2
MEDIO Or. Africa Orient.	2,8	1,6	1,2	0,9	4,0	2,5	1,6	1,0	1,2	0,4			6,8	3,9
Sud Africa	2,2	8,6	1,4	3,6	3,6	12,2	0,6	10,9	2,0	1,7			6,2	24,8
West Africa	2,9	25,7	2,9	15,6	5,8	41,3	0,3	4,8	1,2	3,0			7,3	49,1
Asia del Sud	1,5	2,3	0,6	0,9	2,1	3,2	0,7	19,4	7,7	0,9			10,5	23,5
Asia del Sud Est	1,6	3,3	0,5	1,1	2,1	4,4	4,5	21,7	3,7	1,2			10,3	27,3
Mare Cinese	2,6	1,5	1,4	0,5	4,0	2,0	9,8	17,3	10,5	3,2			24,3	22,5
Australia	0,6	1,1	0,3	0,4	0,9	1,5	1,5	6,3	0,9	0,5			3,8	8,3
Caraibi	3,0	11,5	1,6	3,1	4,6	14,6	1,2	4,3	9,8	39,8			15,6	58,7
Sud America Occ.	0,7	2,7	0,3	1,6	1,0	4,3	0,3	17,1	2,5	5,1			3,3	26,5
Sud America Orient.	2,1	16,1	1,0	13,4	3,1	29,5	0,7	9,5	7,7	4,7			11,5	43,7
Varie	5,5	1,7	0,6	0,3	6,1	2,0	-	-	0,0	-			6,1	2,0
Paesi non OECD	31,5	99,1	21,5	65,2	53,0	164,3	22,4	124,6	56,8	61,5			132,8	360,4
Totale	45,0	174,1	27,5	104,3	72,5	278,4	37,7	263,9	231,4	90,7	78,7	5,5	420,3	638,5

Nota: Non sono compresi i movimenti tra Stati Uniti e Messico e tra la zona Europea dell'OECD e l'Europa Orientale

Fonte: OECD

paesi del versante meridionale del Mediterraneo verso le nazioni OECD si può calcolare che il Mediterraneo è l'epicentro del 20% del traffico internazionale di pertinenza OECD. Nella misura in cui le proporzioni rilevate per i trasporti inter-regionali valgono a livello globale si deve concludere che il ruolo del Mediterraneo per i movimenti di carico secco è più contenuto che nel settore petrolifero.

A parte ciò, due aspetti vanno sottolineati. Innanzitutto il movimento di stretta pertinenza mediterranea, ovvero l'interscambio tra l'Europa del Sud (esclusi i movimenti infra-area) e paesi mediterranei affacciatisi sul versante meridionale, rappresentano appena poco più del 10% dell'import-export mediterraneo (esclusi naturalmente i movimenti infra-area) mentre per il petrolio questa percentuale è quasi del 50%. Il secondo punto da notare è lo squilibrio considerevole tra movimenti d'entrata e movimenti d'uscita.

A livello globale esiste circa un rapporto 1:2 tra esportazioni e importazioni. In altri termini dal Mediterraneo si diparte circa il doppio delle merci che vi arrivano. Tuttavia la situazione è differente se si ragiona su base geografica disaggregata.

Considerando i soli movimenti dall'Europa del Sud al Nord America e Giappone si osserva che le importazioni europee sono 6,5 volte le esportazioni. Questo squilibrio è ancor più marcato se si considerano le sole spedizioni Europa mediterranea/Far East.

Viceversa facendo riferimento alle spedizioni dal Mediterraneo (versante meridionale da o per i paesi OECD) il rapporto è rovesciato. Le importazioni sono circa 1,4 volte le esportazioni. Se poi si fa riferimento all'interscambio tra Europa del sud e Paesi del versante meridionale mediterraneo si evidenzia una corrente ascendente molto più consistente

di quella discendente.

Passando a considerare più in dettaglio i traffici delle principali rinfuse (minerale, carbone, cereali, bauxite, fosfato) sappiamo che le destinazioni Mediterraneo di minerale di ferro possono grosso modo essere valutate nell'ordine dei 15/18 milioni di t., percentuale quindi neppure pari al 10% del traffico mondiale di minerale; e considerazioni molto simili valgono per i traffici di bauxite e fosfato. Viceversa per i traffici di cereali la situazione è un poco diversa. Il Mediterraneo importa quasi il 15% del volume di granaglie movimentate in tutto il mondo.

E' lecito a questo punto porsi il quesito: la struttura dei movimenti così sommariamente delineata può ritenersi abbastanza stabile nel tempo? Anche qui per dare una risposta occorre operare delle distinzioni per gruppi merceologici.

Relativamente al petrolio possiamo porre a confronto ad esempio il 1970 col 1974. In questi quattro anni l'incremento mondiale del traffico petrolifero è stato del 30% mentre le importazioni Mediterraneo sono passate a quasi 300 milioni di t. con un incremento prossimo al 50%. Viceversa le esportazioni del versante meridionale hanno toccato solo i 180 milioni (125 Nord Africa + 55 Medit. Or.) registrando quindi un decremento in ragione dei rallentati ritmi produttivi della Libia.

Complessivamente quindi i movimenti da/per/infra Mediterraneo nel 1974 hanno interessato circa 500 milioni di t. di petrolio per una percentuale leggermente inferiore a quella del 1970.

Il discorso si pone diversamente quando si passa ad analizzare l'evoluzione che ha caratterizzato la struttura dei traffici di merce secca.

Qui il confronto va fatto con un'indagine statistica dell'OECD per l'interscambio 1967. A livello globale si può osservare che i movimenti totali inter-regionali da e per i paesi OECD nel periodo 1967/70 sono cresciuti del 37%.

In particolare però gli scambi tra le 3 regioni OECD sono aumentati del 44%. Dal che si può trarre la conclusione che l'elemento trainante dei traffici di merce secca è l'interscambio tra paesi industrializzati.

Volendo passare a considerare in dettaglio i traffici Mediterranei si incontra l'ostacolo che nel 1967 i movimenti da e per l'Europa non furono disaggregati tra Europa Settentrionale e Europa Meridionale. Considerando l'Europa nella sua globalità, il primo dato che emerge è che l'interscambio tra l'Europa e gli altri membri OECD nel triennio 1967/70 è cresciuto quasi del 49% cioè in una proporzione ancora maggiore dell'interscambio globale tra i membri dell'OECD.

Secondariamente si può notare che si è acuito, e in misura considerevole, lo squilibrio tra importazioni ed esportazioni. In altri termini, nel 1967 l'Europa Occ. importava via mare dagli altri paesi OECD quasi 4 volte quello che esportava; 3 anni dopo il rapporto era passato a quasi 6 volte.

Poichè, considerando le statistiche del 1970, si può notare che il rapporto 1:6 tra esportazioni ed importazioni è grosso modo valido sia relativamente all'Europa del Nord che a quella meridionale, sembra lecito ritenere che un'evoluzione di tale rapporto emersa per l'Europa a livello aggregato (cioè forte accelerazione delle importazioni dai paesi OECD) sia attribuibile anche al movimento da e per l'Europa meridionale.

Viceversa passando a considerare l'interscambio

dell'Europa Occidentale coi paesi del versante meridionale del Mediterraneo si rileva che l'incremento nel periodo 1967/70 è stato appena del 15% quindi considerevolmente inferiore alla media globale.

L'altro aspetto sempre relativamente a questi scambi da sottolineare è che il rapporto tra importazioni ed esportazioni è grosso modo rimasto invariato nel tempo.

Relativamente alle spedizioni totali del versante meridionale mediterraneo verso i paesi dell'OECD, può osservarsi che l'incremento nel triennio è stato del 20% e quindi inferiore alla media globale. Il secondo dato che emerge è che vi è poi stata una evoluzione nel rapporto importazioni ed esportazioni. Mentre le importazioni del versante Mediterraneo meridionale dai paesi OECD erano nel 1967 circa 1,7 volte le esportazioni, tre anni dopo, questo rapporto era sceso a neanche 1,4.

Considerando le evoluzioni intervenute, sempre nel periodo 1967/70, relativamente alle principali rinfuse secche un primo dato che emerge è che il traffico mondiale di minerale di ferro nel triennio è cresciuto del 50% e che più o meno nella stessa proporzione sono aumentate le sue destinazioni Europa mediterranea. Viceversa sono rimaste pressoché statiche le uscite di minerale dal Mediterraneo (che peraltro rappresentavano una frazione estremamente modesta dell'interscambio mondiale).

Considerevolmente calata è invece la quota Mediterraneo dei traffici di carbone che per contro a livello mondiale sono cresciuti nel triennio del 50% (il parallelismo con gli incrementi nelle spedizioni del minerale di ferro si spiega col fatto che oggi i traffici di carbone sono largamente collegati al fabbisogno della siderurgia).

L'incremento mondiale nelle spedizioni di grana-

glie nel periodo 1967/70 è stato modesto (appena 7%) e l'incremento nelle importazioni mediterranee ancora più basso (5%).

Dal quadro dei traffici sopra rapidamente delineato emergono tre elementi di rilievo al fine dello studio dell'analisi delle possibili evoluzioni dei traffici marittimi del Mediterraneo. Il primo elemento è che, come fatto tendenziale, finora i movimenti dei paesi dell'Europa del Sud hanno rappresentato l'elemento traente dei traffici mediterranei.

Ciò vale prevalentemente nel settore delle merci secche, ma il fatto che paesi come Algeria e Libia stiano rallentando i loro ritmi produttivi sta anche indebolendo quel certo equilibrio tra fabbisogni e disponibilità di idrocarburi che a partire dagli anni '60 si era creato in Mediterraneo.

Il secondo elemento significativo è che a livello di merci secche le importazioni mediterranee sono circa il doppio delle esportazioni e che il movimento in entrata ed uscita dal Mediterraneo prevale largamente sull'entità dei traffici interni. Non poi trascurabile è il fatto che per le merci secche i rapporti di dipendenza tra l'Europa del Sud ed i paesi del versante mediterraneo meridionale in termine di traffici (quantità) sono considerevolmente difformi. Infatti nel 1970 l'import-export via mare dell'Europa del Sud con il resto del Mediterraneo ha rappresentato solo il 14% del totale; frazione ancora minore se si tiene conto che le statistiche OECD prescindono dai movimenti tra i paesi dell'Europa del Sud. Viceversa i paesi del versante meridionale dipendevano nell'import-export nel 1970 grosso modo per il 50% dai paesi dell'Europa del Sud.

2. Indicazioni sulle prospettive della domanda in chiave problematica

Dopo il secondo conflitto mondiale si erano rafforzati, e soprattutto sembravano destinati a durare, due tipi fondamentali di rapporti economici:

- a) tra paesi sviluppati prevalevano scambi sostitutivi stimolati dalla specializzazione produttiva e da un sostenuto apporto della ricerca tecnologica;
- b) tra paesi industrializzati ed il resto del mondo prevalevano invece scambi complementari con grandi flussi di materie prime che equilibravano in parte intermini monetari le importazioni di prodotti finiti dai paesi dell'OECD.

Se si ammette però che la crisi scoppiata nel 1973 ha rappresentato il momento critico di una trasformazione strutturale delle relazioni tra paesi a diversa base economica, risulta evidente che nell'ambito dei traffici marittimi è venuto ad alterarsi il presupposto fondamentale degli scambi.

Ciò rende pertinenti alcune considerazioni sulla problematica apertasi in tema di modelli localizzativi delle attività industriali. Innanzitutto consideriamo le modifiche intervenute.

Non vi è dubbio che la variazione più significativa per i suoi effetti sull'economia mondiale è stata quella relativa al prezzo del petrolio in quanto, in ragione della presenza dell'energia praticamente in tutti i processi produttivi, le variazioni nel prezzo di questa voce hanno determinato delle trasformazioni strutturali nei costi di produzione.

Va sottolineato che l'analisi dell'interdipendenza tra sistema petrolifero e sistema industriale mette in rilievo la relativa incidenza dei costi petroliferi sul totale dei costi di produzione. Tuttavia il punto che non va trascurato è che l'energia è pre

sente praticamente in tutti i cicli produttivi cosicché i suoi aumenti di costo si riflettono sul sistema economico attraverso un processo di diffusione a cascata.

L'altro elemento di rilievo è che la quadruplicazione degli introiti petroliferi ha estremamente rafforzato la posizione contrattuale dei paesi OPEC per cui detti paesi vengono oggi a trovarsi nella posizione di non essere più oggetto della strategia di localizzazione delle attività produttive, ma possono avere una voce in capitolo.

Ciò precisato e una volta ammesso essere gli scambi niente altro che la fase ultima del processo di divisione internazionale del lavoro, è chiaro che le considerazioni sull'evoluzione futura del traffico mediterraneo presuppongono un ripensamento del problema della crescita dei paesi sottosviluppati.

A questo proposito vale la pena di precisare che non necessariamente lo sviluppo dei paesi non ancora industrializzati cozza con gli interessi del mondo OECD. Basti pensare che passando a fasi più avanzate e sofisticate dello sviluppo, il consumo relativo di petrolio tende a diminuire, come le esperienze dei paesi OECD e soprattutto degli Stati Uniti tendono a dimostrare. Ciò consente di osservare che la talvolta ipotizzata trasformazione del sistema economico occidentale verso un consumo meno intensivo di energia non implica tanto un'azione di contenimento dei consumi privati (pur utile in una situazione di emergenza), ma richiede, per poter giungere a risultati di un certo rilievo, interventi e strategie a ben maggiore respiro: come ad esempio la graduale dislocazione di determinate attività produttive di base verso aree geografiche che godono di particolari vantaggi economici nella disponibilità di fonti energetiche.

Il problema della crescita dei paesi sottosviluppati può quindi essere ripensato in termini di un modello d'industrializzazione che non prevede la specializzazione per questi paesi nelle produzioni altamente standardizzate, anche se tecnologicamente non estremamente semplici come oggi avviene, ma viceversa tenga conto delle necessità dei paesi in via di sviluppo di attraversare con una certa gradualità tutte le fasi dell'evoluzione industriale, sia pur saltando alcuni stadi dello sviluppo tecnologico.

Solo in questa chiave infatti un paese può crearsi quella industria di base che è l'indispensabile supporto di una crescita economica.

Poiché, se si abbandona l'ipotesi classica di una tecnologia uguale in tutto il mondo, acquistano rilievo ai fini della distribuzione internazionale del lavoro non solo la dotazione dei fattori produttivi, ma anche i divari tecnologici esistenti nei vari paesi, da tempo si è giunti ad una localizzazione delle attività produttive secondo uno schema per cui:

- a) i paesi tecnologicamente più avanzati producono quei beni per i quali sono necessari grossi inputs di "know how" e di economie esterne (all'impresa ed all'industria) nonché poca mano d'opera (la quale però richiede alti livelli salariali);
- b) i paesi già sviluppati ma che si trovano ad un livello inferiore di reddito dai primi hanno convenienza, se sono presenti buone disponibilità manageriali, alla produzione di quei beni che si trovano nella fase di sviluppo e per i quali è richiesta mano d'opera non troppo specializzata;
- c) i paesi in via di sviluppo infine producono quei beni con forti input di mano d'opera non specializzata che si trovano nella fase di standardizzazione nel processo produttivo.

Ciò premesso appare chiaro che finora un paese desideroso di accelerare il suo sviluppo interno conquistando un posto nel commercio internazionale si è trovato obbligato a poche ben determinate scelte regolate fondamentalmente:

- a) dalla disponibilità di fattori produttivi;
- b) dal grado di sviluppo tecnologico raggiunto;
- c) dalla dimensione del mercato.

Un altro aspetto da non trascurare è poi la portata delle economie di scala. E' questa infatti la chiave per capire perché i prodotti in cui l'input di materia prima è notevole e la tecnologia richiesta non è particolarmente sofisticata non siano sovente prodotti in quei paesi in cui la materia prima è più a buon mercato.

In effetti solo quando in un mercato vengono raggiunte le dimensioni minime richieste può aver-si una scelta localizzativa basata sui costi della mano d'opera e delle materie prime.

L'innesco di un processo per una nuova divisione internazionale del lavoro può farsi risalire non solo al rincaro delle materie prime, ma anche alla caduta del saggio di profitto nei paesi industrializzati.

Quest'ultimo evento va collegato ad una serie di diseconomie esterne quali:

- a) il modificarsi dei coefficienti di ottimizzazione tra costi di trasporto ed economie di scala per certi prodotti a seguito dello sviluppo geografico dei loro mercati;
- b) aumento del costo del lavoro a seguito della maggiore forza contrattuale dei sindacati (anche a ragione del quasi totale assorbimento delle popolazioni originariamente operanti nel settore agricolo);

c) aumento della concentrazione spaziale delle attività industriali. L'esperienza insegna che di fronte ad una situazione siffatta gli stessi produttori originari possono avere convenienza a trasferire la loro attività produttiva nei paesi in via di sviluppo.

Le motivazioni dei produttori dell'area OECD possono essere molteplici: evitare diseconomie di scala ed ostacoli protettivi, distribuzione e compensazione dei rischi ripartendo le attività su più mercati.

Gli investimenti all'estero delle grandi imprese industriali corrispondono anche all'esigenza di cercare di sfuggire ad una politica a livello nazionale sempre più condizionante e acquistare invece più ampi spazi di discrezionalità.

Il processo di trasferimento di certe attività produttive dei paesi in via di sviluppo è poi notevolmente facilitato nel caso il prodotto possa essere altamente standardizzato. Ciò potrebbe sembrare un non senso data la notevole quantità di capitale che è richiesta nella fase di standardizzazione spinta, ma non va dimenticato che l'alta standardizzazione del processo produttivo supplisce alle carenze fondamentali dei paesi in via di sviluppo: mano d'opera non specializzata e scarsa capacità organizzativa.

In effetti proprio queste carenze hanno finora esposto il mondo non OECD a dipendere nella ripartizione internazionale del lavoro dai paesi industrialmente più avanzati, per cui si assiste al fenomeno che non necessariamente un'area sottosviluppata opera nei settori in cui è elevata la necessità di mano d'opera, ma tale area può anche essere produttrice di beni con marcato input tecnologico purché detta tecnologia sia facilmente standardizzabile.

Di fatto poi questi prodotti vengono solo parzialmente venduti sul mercato interno, il che spiega la struttura dualistica dell'economia di molti paesi in sviluppo.

Nel modello di sviluppo squilibrato - cui necessariamente devono ispirarsi i paesi in sviluppo - la domanda estera è la componente fondamentale di tale processo; però essa, stimolando gli investimenti, genera, per mantenere in equilibrio la bilancia dei pagamenti, la necessità di ulteriori esportazioni. Nella misura in cui l'equilibrio nel commercio estero non può essere garantito dalle esportazioni di materie prime occorre improntare la produzione interna verso quei settori la cui domanda mondiale è in espansione.

Ma questi settori non saranno naturalmente quelli relativi ai prodotti primari, né ai manufatti tradizionali, bensì ai beni sofisticati.

Di qui l'inevitabile disponibilità dei paesi in via di sviluppo a recepire lavorazioni che sono destinate solo in parte al mercato interno e implicano, al limite, la sola fase di assemblaggio e quindi hanno modesti effetti in termini di generazione di reddito.

Ciò precisato, è chiaro che i moltiplicati flussi di reddito dei paesi OPEC possono essere la chiave per rompere questo modello di "sviluppo condizionato", ma solo nella misura in cui le accresciute entrate petrolifere possono significare un effettivo ampliamento dei mercati.

Non a caso i paesi OPEC in cui più è sentita anche l'esigenza di una crescita economica cercano di orientare la loro produzione verso il soddisfacimento del mercato interno, usando, come mezzo per superare le obiezioni che questa politica incontra a livello internazionale, il potere contrattuale che lo

ro viene dal controllo delle fonti energetiche.

Questa strategia implica però che i paesi in via di sviluppo si trovino nella necessità di crearsi un tessuto industriale di base che presuppone disponibilità di acciaio, alluminio, prodotti chimici intermedi, ecc.

Non va trascurato infatti che non vi è processo di sviluppo, non vi è decollo senza un adeguato incremento dei consumi di energia e di acciaio poichè statisticamente nelle prime fasi dello sviluppo, l'elasticità del rapporto reddito nazionale/consumo acciaio è superata soltanto da quella del rapporto reddito nazionale/fonti di energia.

Un aspetto molto significativo è che per crearsi il tessuto industriale di base i paesi OPEC non devono necessariamente seguire l'evoluzione tecnologica che storicamente ha caratterizzato i paesi OECD.

Ed infatti i paesi produttori di petrolio stanno già formulando dei piani d'industrializzazione facendo ricorso a tecnologie sofisticate e superando la mancanza di capacità tecnico manageriali secondo la formula "chiavi in mano" oppure "prodotto in mano".

Un altro punto da sottolineare è che i problemi connessi alle diseconomie di scala tipiche dei paesi industrializzati hanno spinto verso una riconsiderazione dei processi produttivi dando luogo a soluzioni tecnologiche nuove che permettono di operare con basse capacità a costi accettabili.

Esempio tipico in questo senso sono le cosiddette "mini acciaierie d'integrazione" largamente sviluppatesi negli USA. Appare però subito evidente che queste innovazioni possono essere trasferite con successo anche nei paesi in sviluppo in quanto sono un modo per superare la poca consistenza quantitativa dei loro mercati.

Il problema della crescita dei paesi sottosviluppati, alla luce dell'accresciuto costo delle materie prime e delle innovazioni tecnologiche che hanno in parte fatto superare lo schema di uno sfruttamento intensivo delle economie di scala, può quindi essere ripensato nei termini di un modello d'industrializzazione di tipo più equilibrato di quello finora generalmente perseguito.

3. I settori industriali: raffinazione

L'analisi dei settori industriali da cui traggono alimento componenti fondamentali della domanda di traffici richiede che si considerino, prima di tutto, le produzioni di base energetiche (raffinazione, petrolchimica, attività nucleari, e così via) e, in secondo luogo, i settori di base non energetici, che - nel nostro caso - potrebbero ricondursi alla siderurgia, alla produzione di alluminio e a quella di cemento. Da questi due campi produttivi si traggono indicazioni anche per la valutazione della domanda espressa da settori manifatturieri, per i quali, tuttavia, non pochi problemi condizionano la formulazione di stime quantificate.

Come si è rilevato nel capitolo precedente, si tenga presente, ad esempio, che i paesi economicamente sviluppati posseggono mercati con dimensioni relativamente ridotte a causa dello scarso peso demografico, mentre quelli poco sviluppati hanno solitamente notevole peso demografico, ma fruiscono di redditi pro-capite tanto bassi da rendere ugualmente modesto il mercato. Di conseguenza appare necessario - ma non agevole - prevedere in quale misura, sia per effetto degli impieghi interni del reddito, sia per effetto degli investimenti da parte dei paesi ricchi, i consumi dei paesi emergenti tenderanno ad accrescere. D'altra parte, sembra evidente che il dimensionamento del mercato può dipendere soprattutto da una politica di cooperazione economica, cioè da interventi politici che - allo

stato attuale - non sono agevolmente prefigurabili. In ogni caso la ricerca di cui si discorre in questa sede dovrà approfondire, approntando metodologie adeguate, questi temi, avendo cura di porli in riferimento con l'evoluzione del quadro generale dei rapporti tra paesi industrializzati e paesi emergenti.

In questa sede, a titolo esemplificativo, si ritiene opportuno dedicare alcune considerazioni a due settori di base, l'uno energetico (raffinazione) e l'altro non energetico (siderurgia), sui quali si è diretta, anche recentemente, l'attenzione di organi di ricerca.

I fattori che condizioneranno i futuri flussi petroliferi sono molteplici. Lo sviluppo di un'industria della raffinazione nei paesi produttori di petrolio è solo una variabile, anche se importante. Ma certamente il problema dei traffici petroliferi va anche visto alla luce e delle politiche energetiche europee e, soprattutto, dell'orientamento che prenderà in materia di consumi petroliferi la nuova amministrazione americana.

Altro aspetto da tener presente sono gli orientamenti in termini di piani di sviluppo dei paesi OPEC. Passata la fase di euforia in cui i progetti venivano varati senza un riscontro della loro effettiva possibilità di realizzazione, oggi i paesi medio-orientali si stanno orientando a stabilire un rapporto obbligato tra redditi ed impegni di bilancio, il che significa una programmazione dei livelli di produzione del greggio.

Però nella misura in cui la trasformazione dei flussi petroliferi può considerarsi legata alla evoluzione localizzativa delle raffinerie valgono le considerazioni seguenti.

Gli impianti di raffinazione costituiscono una sintesi di attività industriali diverse, in quanto

riuniscono in un unico complesso grandi unità di produzione differenziate, ma allo stesso tempo integrate. Si aggiunga che la preoccupazione di assicurare la continuità ai rifornimenti ingenti di materie prime occorrenti induce le compagnie petrolifere a svilupparsi verticalmente in tutte le fasi del ciclo, da quella mineraria a quella distributiva.

L'industria petrolifera però oltre che integrata è concentrata.

Le crescenti dimensioni degli impianti di raffinazione, la dura concorrenza sui mercati internazionali, l'opportunità di realizzare nuovi moderni complessi in più favorevoli localizzazioni, l'allargamento dei mercati per la creazione di grandi aree economiche istituzionalizzate, hanno costituito altrettante spinte considerevoli alla concentrazione tra le imprese petrolifere.

Un aspetto viene sovente trascurato quando si parla della rivoluzione avvenuta in campo petrolifero: l'OPEC non solo ha modificato i prezzi, ma - sia pur meno bruscamente - si sta sostituendo alle compagnie internazionali nel controllo della produzione.

Ciò precisato, se la soluzione integrata è una necessità per coprire i rischi nel settore minerario qualora si voglia assicurare la continuità della produzione, è chiaro che il subentro dell'OPEC nelle decisioni circa lo sfruttamento delle riserve ha tolto alle compagnie la ragione di considerare l'attività petrolifera come un tutto, il che lascia prevedere un progressivo abbandono dei paesi e dei settori meno redditizi.

Queste considerazioni forniscono la giustificazione in termini generali per un progressivo subentro dell'OPEC nelle cosiddette "downstream opera-

tions". Ma a nostro modo di vedere una partecipazione sempre più marcata dei paesi produttori di greggio nei processi trasporto e lavorazione della materia prima trova una giustificazione anche attraverso la pura analisi ubicazionale.

I principi localizzativi applicabili alle raffinerie sono tutto sommato dei più semplici in quanto si prende in esame un'industria che preleva una sola materia prima ottenendone 5-6 prodotti con forte omogeneità.

Volendo semplificare al massimo, le variabili localizzative che entrano in gioco sono essenzialmente la quantità di materia prima necessaria per avere un'unità di prodotto (coefficiente di produzione) e i prezzi di trasporto (del greggio e dei prodotti finiti).

Perché sia giustificata una raffineria sul luogo di estrazione è necessario innanzitutto che la trasformazione dia luogo a una forte caduta di peso in senso fisico e in secondo luogo che la differenza tra i costi unitari di trasporto del prodotto e della materia prima sia inferiore alla perdita di peso.

Queste condizioni erano tipiche del mercato petrolifero finché i prodotti della raffinazione richiesti sono stati prevalentemente benzina e gasolio; in pratica finché la frazione trasformata non andava in termini di peso oltre il 50% della materia prima impiegata.

Il problema ha subito una modifica radicale nel dopoguerra con la forte espansione dei consumi di energia in aree come Europa e Giappone che, pressoché prive di fonti energetiche a basso costo, hanno fatto largamente ricorso all'olio combustibile.

Se esiste un mercato per olio combustibile, la quantità di prodotti utilizzabile commercialmente, arriva al 94% dell'input di materia prima. In questo caso l'utilità in termini di puro peso, a far viaggiare un prodotto finito anziché materia prima non è più e l'attività di raffinazione si sposta alle aree di consumo.

Questo processo è stato poi naturalmente favorito da altri elementi. Primo, tra tutti la necessità di muovere grandi quantità di petrolio su lunghe distanze. La maggior durata dei viaggi ha infatti innescato il processo di ampliamento delle dimensioni delle navi per greggio, cosicché oggi il costo del trasporto della materia prima è di gran lunga inferiore al costo di trasporto (pari peso) di un prodotto finito.

Dal lato politico poi numerose sono state le ragioni che fanno preferire la localizzazione delle raffinerie nelle aree di consumo:

- a) motivi di sicurezza (il problema delle scorte in caso di conflitto o difficoltà internazionali, tenuto conto che larga parte della materia prima viene estratta in zone politicamente instabili);
- b) motivi valutari (il greggio è meno costoso del prodotto finito per cui gli approvvigionamenti di greggio incidono meno pesantemente sulla bilancia valutaria dei paesi importatori);
- c) motivi economico-sociali (la realizzazione di raffinerie aumenta l'occupazione soprattutto favorendo gli insediamenti della petrolchimica).

Da quanto sopra si evince che una modifica dello schema attuale di localizzazione delle raffinerie può venire solo da una modifica della tecnologia, della struttura dei consumi, dei costi di trasporto. Poiché una modifica della tecnologia e dei costi di trasporto non pare collocarsi nella logica del

le cose, un ritorno delle raffinerie alla fonte può aversi solo a seguito di una modifica nella struttura dei consumi, peraltro piuttosto probabile nel lungo termine.

L'aumento del prezzo del petrolio avrà come principale effetto quello di indurre i paesi poveri di petrolio come Europa e Giappone a trovare delle alternative e, logicamente non a breve, la miglior soluzione sembra lo sviluppo delle centrali nucleari.

L'energia nucleare si renderà disponibile principalmente sotto forma di elettricità ed i settori che offrono la possibilità d'impiego sono il riscaldamento domestico e l'energia per impieghi industriali; settori che oggi invece in Europa e Giappone coprono i loro fabbisogni soprattutto utilizzando olio combustibile e gasolio.

Come conseguenza in queste aree i distillati leggeri in futuro rappresenteranno una quota più elevata dell'attuale nella trasformazione del barile di greggio. La conclusione cui si giunge seguendo questo ragionamento è che Europa e Giappone dovranno dotarsi di raffinerie più sofisticate (maggior percentuale di benzina ottenuta riciclando il fuel).

Ma gli impianti di reforming sono molto costosi e quindi possono subire la concorrenza dei prodotti lavorati nei paesi produttori poiché le loro raffinerie necessariamente avranno una struttura meno complessa che potrebbe compensare la differenza nel costo di trasporto (anche per i vantaggi in termini di peso).

Inoltre, nonostante i progetti di sviluppo industriale in Medio-Oriente e Nord Africa, tra qualche anno si registreranno delle eccedenze di certi prodotti petroliferi tipicamente richiesti nelle economie evolute.

Il presupposto, ed in una certa misura anche il limite, per un indirizzo del genere è la realizzazione di grossi centri di stoccaggio in alcuni porti strategicamente ben ubicati da cui dovrebbero successivamente ripartirsi i flussi minori destinati a rifornire i singoli mercati.

Queste considerazioni non devono però indurre a credere che modifiche di questo tipo possano manifestarsi nel breve periodo. Innanzitutto come presupposto vi è una certa diffusione dell'energia nucleare, anche se appare fondato ritenere che l'energia nucleare comincerà a partecipare sensibilmente alla produzione di elettricità solo a partire dalla metà degli anni '80.

D'altro canto in Nord Africa e Medio Oriente la capacità di raffinazione (146 milioni di t/a nel 1973), pur superando di oltre il 50% i fabbisogni locali, è modesta. Pertanto anche supponendo, come oggi si sostiene, che in 10 anni questa capacità sarà più che triplicata, si deve concludere che i quantitativi di prodotti da esportare a tale epoca saranno circa tre volte i valori attuali, ma si tratterà ancora di frazioni modeste del traffico petrolifero mondiale.

Bisogna infatti anche tenere presente che, mentre le raffinerie ora esistenti esportano gran parte del lavorato, i complessi che in futuro saranno realizzati, molto probabilmente, saranno al servizio di nuovi centri industriali locali, e quindi il quantitativo lavorato per i mercati esteri sarà più contenuto.

4. I settori industriali: siderurgia

Per la valutazione di alcuni tratti fondamentali dell'altro settore di cui si è fatto cenno, cioè quello siderurgico, occorre prendere le mosse dalla constatazione che nell'epoca contemporanea la tecnologia dell'acciaio è stata dominata dall'altoforno (una tonnellata di ghisa richiede 0,7 tonnellate di coking coal e una tonnellata di minerale di ferro) e che, a partire dagli anni '50, queste tecnologie hanno improntato il considerevole sviluppo della siderurgia costiera.

Ciò non significa, però, che queste tendenze rimangano inalterate in futuro. Innanzitutto, nei paesi industrializzati, data la corsa alle economie di scala che questo tipo d'impianto implica, sono già stati in alcuni casi raggiunti dei limiti dimensionali in cui i problemi tecnici e gestionali diventano ardui e le conseguenze ecologiche gravi.

Per contro l'esperienza storica insegna che un impianto siderurgico per operare economicamente deve nascere in funzione di un'industria metalmeccanica sicché la capacità non può troppo eccedere il fabbisogno del mercato interno.

Di conseguenza gli stabilimenti siderurgici nei paesi sottosviluppati si vengono a collocare su un gradino dimensionale considerevolmente inferiore agli attuali livelli di soglia dell'altoforno.

E' nel quadro di questa premessa che a nostro avviso va impostato il problema delle innovazioni tecnologiche e localizzazioni della siderurgia.

Se si accettano per valide le previsioni elaborate dall'IISI, il bisogno totale di acciaio nel 1985 dovrebbe essere superiore ai 1000 mt. (la produzione attuale è circa 700 milioni di t/anno).

Si tratta di un tasso di espansione sostenuto, ma comunque non lontano da quello registrato nel decennio 1965/75, per cui l'industria siderurgica dovrebbe essere pienamente in condizione di fare fronte a questa richiesta tanto più che la concorrenza di certi prodotti (alluminio e materie plastiche) è considerevolmente calata in ragione del costo elevato raggiunto dalle materie prime e dall'energia necessaria per la loro produzione.

L'aspetto innovativo sarà viceversa la modificazione che si verificherà nella ripartizione geografica dei consumi. Ciò è a dire: è prevista una certa saturazione della domanda nei paesi OECD, mentre incrementi dei consumi più forti di quelli registrati in passato si dovrebbero avere nelle aree ancora economicamente sottosviluppate. Un'evoluzione dei consumi in questo senso impone una verifica circa la validità della struttura produttiva e degli schemi ubicativi dei centri siderurgici affermatasi nel dopoguerra.

I modelli localizzativi dell'industria siderurgica sono molto più complessi di quelli visti considerando il settore della raffinazione, prova ne sia che in campo siderurgico trovano valide applicazioni più schemi:

- a) siderurgia alla fonte (ovvero sui bacini ferri-feri, sui bacini carboniferi, montana)
- b) siderurgia costiera
- c) siderurgia al mercato.

In effetti, se si esclude l'ipotesi della riduzione diretta (che ha una tipologia sua propria e di cui diremo oltre), occorre considerare oltre al mercato due centri di approvvigionamento della materia prima: minerale e carbone.

Si tratta quindi di modelli a tre punti la cui soluzione ottimale può essere differente in ragione

dell'entità dei parametri in gioco. Ad esempio la localizzazione sui centri di disponibilità di una delle materie prime (ferro, coke, carbone bianco) appare come una soluzione valida nel passato ovvero quando gli oneri di trasporto della materia prima erano pressochè proibitivi; tuttavia questo schema trova tuttora validissima applicazione in alcuni centri siderurgici "storici".

Come è noto, la siderurgia costiera ha preso piede in concomitanza col diffondersi del fabbisogno di acciaio ed il progresso tecnico che ha consentito la creazione di acciaierie sempre più grandi con conseguenti forti riduzioni nei costi unitari di produzione, riduzioni capaci di consentire l'utilizzo economico di materie prime reperite in aree alquanto lontane dall'impianto siderurgico.

La dimensione considerata ottima per un'acciaiera non superava tra le due guerre mondiali il mezzo milione di t. di capacità produttiva e si era stabilizzata negli anni '50 tra 1-2 milioni di t/a.

Poi sotto la pressione incalzante della crescente domanda di acciaio e con il favore del progresso tecnologico negli anni '60 balzò verso i 4-5 milioni e agli inizi di questo decennio negli USA, URSS e Giappone ci si era orientati verso gli 8-10 milioni di t/a, ma già prima del 1973 dei mutamenti strutturali (progresso nella pre-riduzione di minerale di ferro, crescente diversificazione della domanda di prodotti siderurgici, tendenza dei maggiori complessi a ciclo integrale ad abbandonare produzioni scarsamente redditizie come il tondo per cemento armato) avevano delineato come valida una nuova soluzione: le mini acciaierie, pur non essendo la minor grandezza che uno degli aspetti che caratterizzano questi impianti.

In effetti le piccole acciaierie localizzate al mercato non costituiscono novità in quanto sono sempre esistite regioni siderurgiche con funzione di satelliti rispetto ai maggiori complessi tanto che negli

USA (i quali furono all'avanguardia del gigantismo industriale) il fenomeno delle mini acciaierie è estremamente diffuso in ragione degli investimenti modesti e delle maggiori capacità di adattamento al le esigenze di mercato.

Bisogna, infatti, tener presente che nei paesi e conomicamente avanzati le industrie trasformatrici e utilizzatrici di acciaio sono generalmente concentrate in aree ristrette, sovente lontane dai centri di produzione, per cui le mini acciaierie sono un modo per poter disporre di determinati prodotti si derurgici evitando eccessivi costi di trasporto e troppo lunghi termini di consegna.

Tuttavia l'elemento più interessante ai fini delle nostre analisi è che questo tipo di acciaieria può svolgere un ruolo interessante anche nei paesi emergenti, specialmente in quelli che appaiono sprovvisti di carbone da coke, ma che dispongono di minerale di ferro o di idrocarburi e per i quali il ricorso alla riduzione diretta (cioè l'eliminazione del complesso e costoso altoforno) è particolarmente appropriata.

Non bisogna dimenticare che sono pochi i paesi emergenti che per dimensione e capacità finanziaria possono crearsi una macrosiderurgia di massa e ancor meno sono quelli che possono operare in condizioni di competitività.

Infatti gli stabilimenti siderurgici tradizionali in questi paesi, dato il mercato, non possono affrontare una gamma di produzione molto vasta, con la conseguenza che trovano grosse difficoltà a scambiare le loro eccedenze produttive. Da qui la scarsa efficienza che li caratterizza. I processi produttivi dell'acciaio consistenti in un trattamento chimico del minerale pallettizzato che esclude l'impiego del coke (riduzione diretta) sono noti da anni. In pratica a differenza del processo all'altoforno con questo sistema - finora però scarsamente applicato su scala

industriale - insufflando i pallets di gas naturale si ottiene direttamente del minerale, la cui percentuale di ferro è molto alta (80/85%), comunemente noto come "spugna di ferro" da cui si ricava l'acciaio.

Questi processi, di cui esistono almeno una decina di varianti, presentano per un paese in via di sviluppo, ricco di idrocarburi, che voglia realizzare una propria siderurgia, tre grossi vantaggi:

- a - sono facilmente applicabili;
- b - si prestano anche per impianti con modesta capacità produttiva;
- c - consentono l'uso in loco del gas naturale.

Un impianto di questo tipo infatti al massimo può essere modulato per arrivare a produrre 400.000 t. di acciaio all'anno; però volendo ampliare la capacità basta installare in parallelo gli altri moduli.

Gli esempi in questo senso non mancano. Un impianto di questo tipo in costruzione in Iran arriverà a produrre 1,1 milioni di t/ anno mentre a Kursk nel più grande bacino minerario dell'URSS, è in corso di costruzione un impianto analogo da 3 milioni di t/ anno.

L'elemento di costo determinante per questo processo è il prezzo dell'energia, il che lo rende particolarmente interessante per i paesi che dispongono di idrocarburi.

In particolare poi la soluzione è attraente poiché rappresenta un modo di utilizzo del gas naturale, che se prodotto nei paesi non industrializzati finisce per essere difficilmente utilizzato in forma economica. Ciò spiega la localizzazione dei principali impianti di riduzione diretta nel Messico e nel Venezuela e l'interesse dimostrato dai paesi arabi.

Sorge il quesito: fino a che punto questo nuovo

indirizzo non contrasti con gli interessi dei paesi industrializzati.

Se si fa riferimento alle acciaierie a ciclo integrale: in termini grossolani una tonnellata di acciaio implica l'utilizzo di almeno due tonnellate di materia prima (ferro e carbone).

Nonostante tutte le razionalizzazioni possibili ed i miglioramenti tecnologici raggiunti nel coefficiente di produzione, l'incidenza del trasporto, anche se in parte assorbito dal minor costo di produzione possibile nelle grandi acciaierie, risulta elevata, se i fabbisogni di prodotti siderurgici non si sposano sufficientemente coi tipi di produzione. In tal caso si pone la necessità di esportare, cosicchè i semiprodotte vengono caricati di un ulteriore costo di trasporto che li può rendere non competitivi.

A tutt'oggi vanno aggiunti gli inconvenienti connessi alla scarsità di spazi sfruttabili nell'area OECD, all'eccessiva densità di abitanti, agli inconvenienti ecologici, ai costi elevati delle aree, agli oneri addizionali per la tutela ambientale.

E' bensì vero che in parte questi inconvenienti possono essere superati realizzando nei paesi OECD delle mini acciaierie d'integrazione, però si può concludere che la mini acciaieria a riduzione diretta appare come uno strumento vitale ai fini di una distribuzione più perequata della produzione siderurgica mondiale sia nei riguardi del mercato internazionale, sia all'interno dei grandi paesi produttori, al fine delle politiche di sviluppo regionale.

La priorità riconosciuta alla siderurgia viene dalla strategicità riconosciuta al settore per lo sviluppo industriale. Per un paese in via di sviluppo l'assenza dell'industria dell'acciaio implica accelerare lo sfruttamento delle risorse naturali vendibili sui mercati internazionali, aumentando simultaneamente la dipendenza dal capitale straniero, oppure allungare i tempi di modificazione strutturale delle singole eco

nomie per mancanza di mezzi di pagamento.

Naturalmente conta moltissimo anche l'insieme di dipendenze strutturali di cui la siderurgia vincola i coefficienti tecnici. Per esempio, le carenze della cantieristica navale, della meccanica, della stessa edilizia non possono essere sanate senza adeguati sviluppi della siderurgia.

Quest'ultima tuttavia non può prescindere, nelle sue scelte locazionali ed organizzative, dalla valutazione delle risorse disponibili e dalle dimensioni dei mercati su cui è chiamata ad operare.

Stando ai progetti noti per il 1980 si può calcolare che gli impianti a riduzione diretta avranno una capacità produttiva di circa 40 milioni di t.; è poco se si considera che, secondo la Kawasaki nei prossimi 5 anni dovrebbe essere installata una capacità di 534 milioni di t. (302 milioni di t. per nuovi stabilimenti e 232 milioni di t. per rimpiazzare impianti obsoleti).

E' però un quantitativo notevole se confrontato all'attuale capacità dell'Europa (180 milioni di t/a) e del Giappone (145 milioni di t/a) e anche a quella complessivamente prevista in queste due aree nel 1980 (390 milioni di t/a).

Anche se vi sarà, come è probabile, qualche slittamento nei programmi, il significato di questo indirizzo è notevole. Per gli anni '80 non ci si può aspettare uno sviluppo della domanda di trasporto di materie prime legato alla crescita della siderurgia costiera come nel passato. Il punto infatti è che la nuova tecnologia butta all'aria anche molte teorie economiche radicate sull'acciaio per i paesi industrializzati.

Per questi paesi si tratta infatti di vedere se non sia più economico per loro stessi puntare sulle importazioni di "pre-ridotto", anziché continuare a imper

niare la siderurgia sugli altiforni.

Naturalmente a questo punto il discorso varia da paese a paese. Ad esempio, per le imprese siderurgiche statunitensi e canadesi l'alternativa quasi non si pone avendo esse una forte disponibilità di materie prime.

Viceversa per Europei e Giapponesi un modo per assicurarsi minerale e combustibile potrebbe essere quello di spostare una parte della produzione siderurgica là dove le risorse esistono.

Diversi organismi hanno infatti sottolineato che siamo all'inizio di un periodo caratterizzato da una crescente mancanza di disponibilità del rottame. Sicchè in un futuro non molto lontano l'industria siderurgica potrebbe vedersi costretta a sostituire a questo il "preridotto".

Difficilmente però si avvierà in larga scala la costruzione di impianti a riduzione diretta in Europa e Giappone, essendo questi paesi poveri di energia a basso costo.

E' possibile quindi che la siderurgia di questi paesi preferisca acquistare direttamente il preridotto in quelle aree, come ad esempio il Venezuela, che sono ricche di minerale di ferro, di gas naturale ed hanno una modesta domanda di acciaio.

Questa soluzione tra l'altro offre, dal punto di vista del trasporto, due grossi vantaggi:

- 1 - riduzione del minerale da trasportare (da 1 t. di minerale si ottengono 0,78 t. di spugna)
- 2 - annullamento del fabbisogno di coke.

Certamente oggi se si considera l'aspetto economico legato a questo indirizzo vi è un elemento ancora difficilmente valutabile, ossia il prezzo del

preridotto. Comunque vi sono numerosi esempi di imprese siderurgiche che hanno raggiunto accordi con alcuni paesi ricchi di energia o di minerale per la costruzione di stabilimenti basati sul preridotto in parte da importarsi.

Un altro punto da considerare circa l'avvenire dei trasporti di materie prime è che anche per le produzioni siderurgiche legate all'altoforno si intravedono delle importanti evoluzioni nella tecnologia del carbone.

Finora nella stragrande maggioranza dei casi gli impianti costieri hanno preferito importare coking coal anzichè direttamente coke.

L'alto costo del carbone da coke ha però accelerato l'interesse verso il "form coke" (in pratica una miscela di carboni da coke scadenti e di steam coal trasformati in un agglomerato che può essere convenientemente bruciato nell'altoforno).

L'aspetto importante di questa soluzione è che, essendo il processo di produzione del "form coke" alquanto inquinante ed il valore dei carboni utilizzati estremamente basso, gli impianti di trasformazione verranno localizzati nei paesi produttori di carbone.

La conseguenza è che, nei casi in cui il "form coke" sarà utilizzato, il trasporto di carbone per la siderurgia subirà una contrazione di circa il 30% (occorrono infatti mediamente 1,4 t. di coking coal per avere 1 t. "coke breeze" da inserire nell'altoforno).

Poichè l'industria siderurgica da tempo cerca di alleggerire la propria dipendenza dal carbone poco volatile, l'opportunità offerta dal "form coke" non dovrebbe essere trascurata.

Nonostante le prospettive incoraggianti - dato che finora vi sono solo degli impianti pilota e l'unico investimento consistente è stato fatto dai Russi per un centro di trasformazione di 1,5 milioni di t. annue, che dovrebbe essere operativo nel 1978 - la commercializzazione di questo prodotto è, però, qualche cosa che dovrebbe soprattutto interessare gli anni '80.

* * *

D - I PROBLEMI DELL'OFFERTA DEL TRASPORTO MARITTIMO

1. Le questioni di fondo dell'economia marittima

In una ricerca che si propone di delineare il ruolo e le possibili strategie di sviluppo delle economie marittime portuali della facciata Nord Occidentale del Mediterraneo secondo una prospettiva di cooperazione internazionale di tutti i paesi affacciantisi su questo bacino, l'analisi della struttura e delle politiche dell'offerta dei servizi di trasporto marittimo si colloca in una posizione di centralità.

Sotto questo profilo le questioni di fondo dell'economia marittima da considerare attentamente riguardano:

- a) le possibilità e le modalità di applicazione (o diffusione) delle nuove tecnologie miranti a conseguire più elevati livelli di efficienza nella produzione dei servizi di trasporto;
- b) il grado di adeguatezza quantitativa e qualitativa della flotta dei paesi mediterranei, il livello e le caratteristiche strutturali dell'organizzazione del mercato del trasporto marittimo in relazione alle esigenze dei traffici mediterranei.

Per quel che concerne il primo gruppo di problemi è chiaro che le possibilità evolutive nel contesto mediterraneo vanno anche analizzati alla luce di alcuni prerequisiti tecnici, economici, manageriali e di mercato connessi alla diffusione di certe tecnologie.

Un minimo di organicità nel trattare questo specifico argomento può conseguirsi analizzando:

- a) i problemi del gigantismo nel settore dei trasporti di rinfuse alla luce dei fattori che han

no storicamente favorito lo sviluppo della di
mensione delle navi (soprattutto cisterne) e in
relazione alla possibilità che tali fattori pos
sano operare anche in futuro;

- b) il ruolo che possono svolgere, rispetto alle
tecnologie convenzionali, le varie forme di tra
sporto unitizzato nel quadro dei futuri traffi
ci mediterranei.

2. Le prospettive delle nuove tecnologie di traspor- to: il gigantismo navale

Analogamente a quanto avviene nell'industria do
ve la concentrazione e l'ingrandimento degli impian
ti genera la riduzione del costo unitario della merce
introdotta, l'aumento della dimensione della nave
porta ad una diminuzione del costo per unità di
merce trasportata.

Le ragioni sono molteplici. Col crescere della
portata della nave aumentano meno che proporzional
mente il costo di costruzione e le spese di gestione
Inoltre anche le economie realizzabili utilizz
zando navi molto capaci crescono con la lunghezza
dei percorsi.

Naturalmente la legge dei costi decrescenti in
rapporto all'aumento delle dimensioni non ha valore
assoluto. Al di là di un certo livello i minori
costi di costruzione e di gestione delle navi non
coprono i maggiori oneri finanziari connessi alle
spedizioni di grandi partite di merce.

Di conseguenza nella misura in cui vi è diffici
oltà a smaltire grandi quantitativi di carico e
in ragione inversa del costo della merce trasportata
l'uso di navi molto grandi può risultare talvolta
antieconomico.

Ma l'entità delle spedizioni non è altro che re

nale.

Ad esempio, il rallentamento dei ritmi di raffi
nazione nei periodi di calma stagionale non sempre
rende conveniente ricevere enormi quantitativi
di materie prime anche se ciò assicura dei rispar-
mi nel trasporto. Per contro, in certe situazioni
portuali - e ciò vale in particolare per l'Europa,
dato il sistema di oleodotti e di raffinerie che è
alle spalle dei terminali - l'impiego di grandi pe-
troliere può diventare conveniente se la nave vie-
ne utilizzata per servire più porti.

In effetti gran parte delle super petroliere
che oggi giungono in Europa sbarcano su 2
porti.

Per dare una risposta al quesito se il fenomeno
dell'aumento delle dimensioni delle petroliere con-
tinuerà, occorre a nostro avviso analizzare la re-
lazione che si viene a creare tra portata della na-
ve e dimensione della raffineria da servire.

Un fatto che sovente viene trascurato è che non
è il costo della realizzazione dei terminali per
superpetroliere, ma l'investimento rappresentato
dal costo dei serbatoi, la voce preponderante nel
complesso degli oneri da prendere in contropartita
ai risparmi del costo di trasporto che consente
una grande nave.

Mediamente infatti il 70% dell'investimento ad-
dizionale per trasformare un porto per VLCC in un
terminale per ULCC è rappresentato dai serbatoi.

Valutazioni fatte in passato hanno sottolineato
come considerando complessi portuali al servizio
di una sola raffineria il movimento portuale mini-
mo, che giustifica l'impiego di navi del tipo ULCC,
è compreso tra i 10/20 milioni di t/anno in ragio-
ne della percorrenza media delle petroliere.

Viceversa per un "trunk port" si può calcolare che teoricamente 40 mta rappresentano il traffico portuale minimo per giustificare l'uso di ULCC. Tuttavia l'esperienza ha dimostrato che in un porto di queste caratteristiche lo scostamento tra portata massima accettabile e portata media è sensibilissimo.

Sicché si può ritenere che solo nel caso di "trunk port" con un movimento di almeno 80 mta la richiesta di accosti per ULCC sia giustificata.

Si tratta quindi di volumi di traffico che implicano l'esistenza di raffinerie di notevole capacità. Poiché raffinerie già sui 10 milioni di t. implicano la risoluzione di problemi ecologici e di gestione rilevantissimi, anche a prescindere dalla circostanza che i nuovi investimenti in capacità di raffinazione potrebbero essere orientati alle fonti di produzione, risulta dubbia la convenienza a espandere la dimensione della nave.

Queste considerazioni non devono però indurre a ritenere che se storicamente il fenomeno dell'ampliamento delle dimensioni delle petroliere sembra destinato ad arrestarsi, il problema di un progressivo adeguamento delle condizioni portuali al tipo di naviglio in esercizio sia superato.

In effetti bisogna tener conto che il numero delle superpetroliere è cresciuto in misura tale per cui si può calcolare che tra 2 anni $2/3$ della flotta cisterniera saranno costituiti da navi da oltre 200 mila tpi, ovvero le navi al di sopra di tale limite avranno una capacità di trasporto di circa 23 milioni di barili/giorno, capacità che in pratica consente la copertura dell'85% delle uscite dall'Africa e dal Golfo Persico (le uniche 2 aree dove queste navi possono caricare).

Questo fa sì che il numero dei terminali medi

terranei che si dovranno mettere in condizione di accogliere superpetroliere a pieno carico è destinato a crescere.

3. Le prospettive di sviluppo dei trasporti unitizzati.

Relativamente al ruolo che possono svolgere le nuove forme di trasporto unitizzato va osservato che il Mediterraneo si presenta sotto certi profili come la base ideale per lo sviluppo dei servizi di traghetti.

Il Mediterraneo in pratica è un mare interno con distanze relativamente corte da un punto all'altro che favoriscono collegamenti con vettori marittimi capaci di trasportare veicoli terrestri.

Vale però la pena di sottolineare che malgrado la disposizione geografica particolarmente favorevole i traghetti hanno avuto la loro culla altrove, a riprova che i servizi ro-ro hanno un presupposto anche nel grado di sviluppo economico dei paesi interessati.

Un altro punto che va sottolineato è che in origine i traghetti furono soprattutto concepiti come mezzo di trasporto passeggeri (e relative automobili), anziché come una soluzione per la movimentazione della merce per la quale allora non si sentiva la necessità di innovazioni tecniche data la relativa bassa incidenza dei costi portuali per i vascelli convenzionali. In altri termini, lo sviluppo dei traghetti nel Mediterraneo è fondamentalmente connesso ai trasferimenti interessanti i paesi più fortemente industrializzati (una volta che si ammette che essi abbiano costi portuali più sostenuti) e quindi meno probabile per l'import-export interessante i paesi del versante sud del Mediterraneo.

Tuttavia va osservato che il traghetto non è so

lamente una soluzione per superare una situazione portuale caratterizzata da alti costi, ma anche un modo per ovviare all'inadeguatezza delle strutture tecnico-produttive di un porto.

Sotto questo profilo quindi la nave traghetto si configura come particolarmente idonea anche per quelle regioni con una struttura portuale non solo carente sul piano quantitativo, ma con una struttura arcaica.

Va poi osservato che sebbene i servizi ro-ro siano stati finora gestiti su base convenzionale, acquistando cioè merci nei porti dove la nave fa servizio direttamente, si tende verso il superamento del concetto di linea per i traghetti. Ciò è a dire allo stesso modo in cui le aviolinee offrono i loro servizi di trasporto. L'armamento potrebbe offrire servizi ro-ro da qualsiasi porto e per qualsiasi porto. Similmente agli aerei che sono a disposizione dell'utente quasi da ogni e per ogni punto di destinazione, senza tener conto del numero di vettori coinvolti nell'operazione e nei trasbordi richiesti, i vettori ro-ro potrebbero offrire, almeno per una vasta area come il Mediterraneo, servizi combinati tra loro.

Un prerequisito al riguardo è una maggior standardizzazione dei trailers e degli equipaggiamenti e sotto questa luce le normative dei porti sono fondamentali per la uniformazione dell'equipaggiamento usato.

4. Tendenze in atto nelle flotte marittime mediterranee

Per valutare l'adeguatezza della flotta ai servizi marittimi del Mediterraneo nel quadro di un principio di cooperazione tra i paesi affacciati su questo bacino, occorre partire da una valutazione delle disponibilità di naviglio delle va

rie nazioni del Mediterraneo.

Prima di addentrarci in questo aspetto occorre però sottolineare che il discorso sulla consistenza delle flotte, e quindi sulle posizioni di forza e di debolezza sia dei vari paesi tra loro, sia dei paesi mediterranei intesi come un tutto nei confronti della flotta mondiale, va visto alla luce della evoluzione anche del codice UNCTAD.

Come è noto, l'elemento innovativo del Codice era una regolamentazione delle quote di traffico per i movimenti di linea che riduceva considerevolmente le possibilità operative dei cosiddetti paesi terzi.

Il Codice però attualmente è inapplicato non solo perchè la ratifica dello stesso è stata fatta da pochissimi paesi, ma soprattutto perchè i paesi sottosviluppati (o gruppo dei 77) che lo avevano proposto sono in una fase di ripensamento di fronte ai successi che i paesi dell'America Latina stanno avendo nell'imporre una normativa rigidamente basata sugli scambi bilaterali.

E' chiaro quindi che finchè l'aspetto normativo non risulterà pienamente definito parlare della più o meno adeguata consistenza del tonnellaggio dei singoli paesi mediterranei ai volumi di traffico cui sono chiamati a far fronte può risultare arbitrario.

Ciò premesso, può essere comunque utile una disamina della consistenza delle flotte dei paesi mediterranei (tabelle 3 e 4).

Prendendo in esame il decennio 1965/75, il primo dato che emerge è che il naviglio sotto bandiera dei paesi dell'Europa mediterranea si è sviluppato ad un tasso superiore a quello della flotta mondiale. Tuttavia va subito precisato che ciò è avvenuto fondamentalmente in ragione del notevole potenzia

tab. 3

Evoluzione della Flotta Mediterranea (migliaia tsl)

Paesi	Consistenza flotta esistente			Navi ordinate
	1965	1970	1975	1975
Italia	5701	7448	10137	2363
Francia	5198	6458	10746	880
Spagna	2132	3441	5433	1248
Totale Med. Nord Occ.	13031	17347	26316	4491
Grecia	7137	10952	22527	1202
Jugoslavia	991	1516	1873	18
Totale	8128	12468	24400	1220
Totale Europa del Sud	21159	29815	50716	5711
Arabia Saudita		49	180	1
Iran		129	480	158
Israele		714	451	12
Iraq		37	310	29
Kuwait		592	991	188
Altri Medio Oriente		-	-	-
Totale Medio Oriente		1521	2412	388
Algeria		29	246	185
Egitto		187	301	29
Libia		4	242	60
Marocco		55	80	36
Tunisia		22	41	-
Nord Africa		297	910	-
Totale Nord Africa		594	1820	310
Mondo	160392	227490	342162	34280

Principali tipi di navi delle flotte Mediterranee nel 1975 - (tsl)

	Tanker	Bulk - combo	Gener - Cargo	Contain.
Italia	4.244.339	3.559.815	1.134.986	97.077
Francia	7.254.523	1.405.442	1.389.318	138.770
Spagna	2.621.807	1.052.237	958.936	32.489
Grecia	8.317.849	7.172.185	6.302.826	34.866
Jugoslavia	250.481	539.313	1.023.422	4.058
Arabia Saud.	118.927	-	40.300	-
Iran	180.558	-	274.196	-
Israele	368	186.434	188.272	58.281
Iraq	226.631	-	47.743	-
Kuwait	614.746	-	331.770	-
Algeria	127.489	23.494	60.658	-
Egitto	105.945	-	158.180	-
Libia	224.596	-	10.786	-
Marocco	5.232	16.247	41.013	-
Tunisia	17.113	-	21.740	-

Fonte: Elaborazione Lloyd's Register

Tunisia

40.300

golata dal volume annuo trattato di merce e quindi indirettamente dalle dimensioni degli stabilimenti che utilizzano detta merce.

Non è quindi un caso se negli anni passati il fenomeno del gigantismo navale si è soprattutto manifestato nel settore petrolifero e nel settore delle spedizioni per la siderurgia costiera, settori entrambi caratterizzati appunto da bassi valori della materia trasportata, alti quantitativi globalmente spediti, percorrenza prolungata.

Di conseguenza le prospettive in termini di gigantismo navale vanno valutate alla luce dei piani di espansione della capacità di raffinazione e di produzione di acciaio nelle aree OECD.

Le considerazioni in precedenza svolte su questo tema introducono quindi delle perplessità circa la possibilità che il fenomeno del gigantismo navale continui ad espandersi, coi conseguenti problemi portuali.

Il fenomeno del gigantismo navale incontra poi dei limiti nelle condizioni di accessibilità dei terminali e in genere negli investimenti richiesti per migliorare gli accosti che sono molto elevati.

La problematica in termini di gigantismo navale va pertanto riferita ai limiti posti all'espansione della capacità della nave e alla misura in cui il fenomeno si manifesterà, ovvero quante navi nell'ambito della flotta mondiale verranno a collocarsi nella fascia alta delle portate.

Circa il primo punto è chiaro che i limiti cambiano col tipo di nave. Soffermandoci per semplicità solo sul settore cisterniero va detto che a frenare la corsa all'aumento delle dimensioni della nave concorrono oltre alla capacità di lavorazione della raffineria anche elementi a monte del termi

mento della flotta greca triplicata in 10 anni. Fenomeno però da ricollegare principalmente alla normativa fiscale del Governo ellenico di questi ultimi anni volta a recuperare alla bandiera nazionale gran parte del naviglio tradizionalmente appartenente a capitali greci, ma gestito altrove.

Prescindendo dalla Grecia (e con l'eccezione della Spagna che si pone al di sotto della media) lo sviluppo delle marine dei paesi dell'Europa Mediteranea è stato nel 1965/75 grosso modo un raddoppio del naviglio.

Passando ai paesi del versante mediterraneo meridionale, si nota che la consistenza della flotta era estremamente contenuta. Ancora nel 1970 non superava le 300.000 tsl.

Nel periodo 1970/75 viceversa il naviglio di questi paesi si è pressochè triplicato con degli incrementi spettacolari in alcuni paesi. E' estremamente significativo poi che l'esplosione della flotta si sia verificata in quei paesi Nord Africani (Algeria, Libia) che hanno forti disponibilità di idrocarburi e, in effetti, la grande maggioranza di questa flotta è rappresentata da unità cisterniere.

Un terzo gruppo di paesi, che vale la pena di considerare, è il gruppo Medio-Orientale.

Anche questi paesi hanno registrato un considerevole incremento della flotta. Tuttavia va sottolineato che pur trattandosi di paesi con disponibilità di idrocarburi la ripartizione del naviglio è meno caratterizzata rispetto ai paesi Nord Africani dalla dipendenza dal petrolio, al punto che in Iran la flotta per "General Cargo" supera quella cisterniera e nello stesso Kuwait, cisterne e navi convenzionali stanno in un rapporto 2:1.

Per quel che riguarda i collegamenti tra il Medi

terraneo e il Medio Oriente (Mar Rosso e Golfo Persico) constatiamo che la presenza di queste bandiere è estremamente modesta a riprova del fatto che la flotta General Cargo di questi paesi è prevalentemente destinata ad assicurare i collegamenti tra i porti dell'Oceano Indiano. Può essere interessante considerare anche i possibili sviluppi futuri della flotta Mediterranea facendo necessariamente riferimento solo al naviglio in costruzione.

Relativamente all'Europa mediterranea il primo dato che emerge è che l'Italia rappresenta il paese che avrà le più consistenti consegne di naviglio in valore assoluto. Mettendo invece in rapporto navi in costruzione e navi esistenti, Italia e Spagna si collocano in cima alla graduatoria, avendo in programma la consegna nei prossimi anni di circa 1/4 della flotta corrente.

In una posizione diversa si trovano viceversa Francia e Grecia, in quanto l'armamento transalpino, che ha sempre dimostrato una preferenza per il naviglio necessario ai traffici di merce secca, non ha partecipato alla costruzione di petroliere, mentre la Grecia tradizionalmente è un paese non operante, di preferenza, con naviglio di nuova costruzione.

Relativamente al Nord Africa, e più in generale ai paesi del versante meridionale del Mediterraneo, si nota che l'Algeria è decisamente al primo posto nelle costruzioni, seguita dalla Libia. Questi due paesi comunque dovrebbero considerevolmente consolidare le loro posizioni leader tra i paesi della area Nord Africana a scapito dell'Egitto).

Investimenti notevoli in campo navale sono anche previsti in Iran e Kuwait. Tuttavia se si riflette che nell'ambito dei rapporti di scambio tra paesi l'elemento chiave per una divisione del traffico è la consistenza del naviglio di linea (che con sufficiente approssimazione potrebbe identificarsi nelle

navi "general cargo" e "container") bisogna ammettere che i rapporti di forza delle flotte attualmente esistenti non sembrano destinati a subire considerevoli variazioni, tenuto conto che le distanze attuali tra naviglio dei paesi dell'Europa del Sud e naviglio dei paesi del versante meridionale sono impressionanti. La flotta dell'Europa del Sud (General Cargo, Container ships) è circa 36 volte quella dei paesi Nord Africani e se anche si ha presente che buona parte del naviglio francese non tocca porti mediterranei i rapporti di forza restano impressionanti.

5. Le politiche di potenziamento delle flotte

Quanto evidenziato in precedenza porta al problema della politica di potenziamento della flotta da parte dei paesi del versante sud del Mediterraneo, e per naturale estensione dei paesi mediorientali. A nostro giudizio una valutazione di un indirizzo, siffatto passa attraverso lo studio del contributo che una partecipazione alla fase del trasporto marittimo può dare allo sviluppo economico di un paese. Naturalmente anche alla luce di una possibile riorganizzazione dei criteri che governano i cosiddetti trasporti industriali e l'assetto delle "conferences".

Sotto questo profilo, premesso che qualsiasi ragionamento va anche misurato alla luce di alcuni aspetti strutturali di un paese, quali la sua configurazione geografica e le dipendenze del suo sistema economico dal mare, occorre preliminarmente definire quali sono i fattori che configurano quell'insieme di condizioni favorevoli all'espansione dell'attività armatoriale su cui finora solo i paesi con un certo progresso economico-industriale sembra abbiano potuto contare.

Non bisogna infatti dimenticare che, data la ca

caratteristica di servizio tipicamente internazionale che contraddistingue l'attività della marina mercantile, se da un punto di vista teorico il fabbisogno di trasporto marittimo connesso allo sviluppo delle industrie manifatturiere di un paese può essere in differentemente soddisfatto sia da tonnellaggio nazionale che di bandiera estera, nella pratica succede che nei paesi industrializzati la parte di fabbisogno coperta con tonnellaggio estero è generalmente assai ampia come in genere è elevata la massa dei servizi resi dai vettori nazionali ai caricatori esteri.

Tra questi fattori troviamo innanzitutto l'esistenza di una sostenuta attività manifatturiera. Questo settore infatti implica rifornimenti di materie prime ed energetiche nonché un interscambio di prodotti semilavorati o finiti che invece manca, o almeno è scarsamente presente, nelle economie caratterizzate da un'alta partecipazione delle attività primarie (cioè settore estrattivo ed agricolo) alle esportazioni oltremare.

Tuttavia, poiché la produzione mineraria destinata all'industria siderurgica e petrolifera di base implica l'uso di naviglio con caratteristiche tecniche che alquanto diverse da quello su cui tipicamente viaggiano i semilavorati ed i manufatti, l'argomentazione di un fabbisogno di trasporto marittimo adizionale che i paesi industrializzati sviluppano resta solo parzialmente convincente se non si tiene pure presente che lo sviluppo industriale si sostanzia anche nella creazione di una rete di relazioni, di affari, di combinazioni finanziarie, organizzative, ecc., in cui vengono inevitabilmente inseriti i trasporti marittimi. In altri termini la espansione del fabbisogno di servizi di trasporto via mare solo se collegato all'esistenza di una sviluppata struttura industriale costituisce uno stimolo alla formazione di attività armatoriali nazionali. L'importanza delle combinazioni organizza

tive/finanziarie connesse ad un certo grado di sviluppo economico può essere messa in rilievo dal fatto che, nonostante le politiche di discriminazione di bandiere attuate in passato da diversi paesi caratterizzati da un basso grado di industrializzazione, lo sviluppo del settore armatoriale non è stato rimarchevole anche quando alla politica delle riserve di traffico erano accompagnati degli interventi di sostegno agli investimenti navali. Segno questo evidente che in assenza di determinate condizioni esterne connesse all'industrializzazione anche la sovente lamentata scarsità di capitale non pare configurarsi come l'elemento determinante di svantaggio per gli stati in via di sviluppo.

Ciò precisato, è chiaro che il contributo che l'industria del trasporto marittimo può dare allo sviluppo economico dipende anche dal grado di elasticità che in ciascun Stato caratterizza la domanda di trasporto via mare rispetto al reddito. Col che si introduce una visione dinamica del problema della dipendenza dal mare di una economia.

Tale dipendenza infatti può assumere certi valori in una data fase storica dello sviluppo di un paese, ma perdere o guadagnare di rilevanza di fronte ad un aumento del reddito, dato che il processo evolutivo dello stesso necessariamente incide sulla struttura produttiva del paese.

Detto questo appare evidente che lo sviluppo economico di un paese oggi rappresenta una delle condizioni essenziali per l'esistenza e l'alimentazione della crescita di una marina mercantile.

Resta da stabilire se, in presenza di un certo grado di sviluppo, non sia opportuno per un paese puntare su un ampliamento del suo potenziale marittimo mercantile oppure, se il settore armatoriale si configura come un'attività rigidamente subordinata, alla formazione preliminare di un consistente

fabbisogno di servizi di trasporto via mare ed alla presenza di ampie risorse necessarie per gli investimenti navali.

Da questo punto di vista bisogna dire che l'armamento non sembra identificabile come un punto di sviluppo, cioè un settore di investimento avente in sé potenzialmente un elevato grado di contribuzione allo sviluppo economico di un paese.

Se si analizza la letteratura sul tema, si riscontra infatti che i punti di sviluppo devono avere forti linkages in avanti ed all'indietro oltre una cospicua elasticità della domanda del bene o servizio rispetto al prezzo, in modo tale che vi sia un forte stimolo a sviluppare modificazioni tecnologiche.

La prima nozione dà grande importanza alla complementarietà delle industrie. Sotto questo profilo, sicuramente in taluni casi l'industria del trasporto marittimo può mostrare un ammontare di interconnessioni con gli altri settori produttivi elevato.

Ma le interconnessioni non sono sempre sufficienti-perchè si manifestino nelle misure adeguate quei linkages che caratterizzano i punti di sviluppo.

Perchè ciò avvenga occorre in primo luogo che l'incidenza della fase trasporto, almeno per un certo numero di industrie che si avvalgono di questo servizio, sull'insieme del ciclo produttivo sia sostenuta.

Secondariamente è necessario che la domanda di trasporto via mare si caratterizzi per una buona elasticità rispetto al reddito.

Infatti i miglioramenti delle produzioni, i quali tipicamente si introducono con frequenza nelle

attività configurantisi come punti di sviluppo, implicano delle considerevoli espansioni dell'offerta, sia pur in connessione con un abbassamento del prezzo.

Nondimeno l'esistenza (o il potenziamento) di una flotta nazionale può porsi come un fattore necessario per sostenere quel volume di esportazioni che viene ritenuto necessario allo sviluppo economico del paese. Infatti, se si accetta un modello di sviluppo largamente dipendente dal commercio estero, il ricorso frequente a naviglio non nazionale può cozzare contro certi vincoli derivanti dalla necessità di mantenere un certo equilibrio nella bilancia dei pagamenti.

Le interconnessioni tra sviluppo delle esportazioni ed industria armatoriale sono però piuttosto complesse.

Un'argomentazione sovente sollevata dai paesi privi di una loro flotta è che la creazione di un servizio di linea non è qualche cosa di automaticamente connesso alle opportunità di traffico, ma lasciato alla sensibilità imprenditoriale delle conferences presenti su una certa rotta, con conseguenti danni per le esportazioni che di tale rotta devono avvalersi.

E' però alquanto dubbio che la semplice esistenza di una flotta possa sviluppare dei traffici che altrimenti non sarebbero esistiti, se si ha presente che un servizio di linea quasi mai tramite un solo traffico perviene ad una soddisfacente copertura dei costi. L'equilibrio economico dell'impresa armatoriale è nella quasi totalità dei casi assicurato da una distribuzione dell'onere del trasporto tra una pluralità di merci che caratterizzano l'interscambio tra due aree geografiche.

Di conseguenza le opportunità di traffico sono

sfruttate anche in relazione al modo del loro inquadramento nel complesso schema di occupazione del naviglio di una conference. In altri termini, se il tonnellaggio è già pienamente utilizzato, può accadere che le possibilità di traffico connesse alla deviazione non siano tali da giustificare un ampliamento della flotta.

In un'ipotesi siffatta, se un paese ritiene di dover sostenere le sue esportazioni offrendo un servizio di trasporto a determinati prezzi, le alternative possibili sono:

- a) sviluppare una flotta ad hoc
- b) sovvenzionare una compagnia estera di navigazione.

Quest'ultima è però una soluzione raramente seguita poichè non consente una partecipazione diretta alle conferences che sono considerate la sede dove vengono stabiliti i noli e quindi dove possono essere tutelati gli interessi nazionali.

L'argomentazione è però solo parzialmente valida, non dovendosi trascurare il fatto che la partecipazione di una compagnia di linea ad una "conference" non le conferisce ipso facto alcuna influenza particolare, essendo questa fondamentalmente legata alla quota di traffico cui la compagnia sovraintende. Anche se qualche esempio di abbassamento di certi noli a seguito dell'ingresso in una "conference" di una flotta nazionale non manca, non sembra però legittimo concludere che l'esistenza di una marina nazionale, e quindi la sua presenza dentro una "conference", può tutelare le esportazioni.

In altri termini la soluzione da suggerirsi non può essere generalizzata. Nell'ipotesi che un paese intenda sviluppare un certo tipo di esportazioni può essere certamente opportuno disporre di una flotta nazionale; però una tale decisione deve es

sere ponderata alla luce di diversi parametri. In sintesi:

- a) quanto possono incidere le fluttuazioni dei noli sulla competitività delle merci da esportare;
- b) quale capacità di trasporto è necessario installare per soddisfare le esportazioni;
- c) quali soluzioni integrative di traffico esistono;
- d) quale peso può avere nella conferenza la flotta di Stato.

Non va comunque trascurato che l'indisponibilità di una flotta nazionale espone le esportazioni a due tipi di rischio:

- a) il tonnellaggio delle compagnie estere potrebbe essere tolto dalle linee e trasferito ad impieghi più remunerativi su altri traffici;
- b) se il traffico offerto dalle esportazioni è scarso, le navi ad esso destinate potrebbero essere vecchie e poco efficienti con conseguenti danni economici;
- c) la non partecipazione alle conferenze può esporre le esportazioni ad essere danneggiate da aumenti di nolo non contrattati.

* * *

E - L'ORGANIZZAZIONE PORTUALE

1. Le dimensioni dell'economia portuale

L'analisi della domanda e dell'offerta di servizi marittimi, condotta e finalizzata secondo i lineamenti indicati, esige che, con impostazione il più possibile coerente, siano messi a fuoco i tratti fondamentali dell'organizzazione portuale mediterranea. Tema, questo, di non facile trattazione, sia in rapporto allo specifico "taglio" che si intende conferire alla ricerca, sia per le difficoltà che si incontrano nell'acquisire informazioni sistematiche ed omogenee su tutti i porti del bacino. In ogni caso, prima di richiamare alcuni dei numerosi problemi metodologici, pare opportuno definire la linea concettuale attraverso cui conviene procedere in questo campo di ricerca. Utile punto di partenza sembra essere la distinzione di tre dimensioni, in cui si scompone l'economia portuale: la dimensione trasportistica, quella urbano-territoriale e quella socio-economica.

La dimensione trasportistica è connessa alle funzioni che il porto assolve come momento di saldatura dei segmenti marittimo e terrestre del complessivo ciclo di trasporto "via mare"; funzioni che si esplicano nel fornire quell'insieme di strutture ricettive e di servizi necessari affinché il passaggio delle merci da un mezzo di trasporto all'altro avvenga nel modo più conveniente, rapido e sicuro. Sotto questo profilo, il ruolo che un porto assolve è rappresentato dal fatto di essere la fase "centrale" - sia in senso logistico, sia in senso economico - di un processo di trasporto la cui efficienza complessiva ha un'incidenza spesso decisiva sulla economicità e sulla sicurezza degli approvvigionamenti e della distribuzione finale dei prodotti industriali.

Appare evidente che, in un'economia di trasformazione pura di materie prime e il cui sviluppo è, da almeno due decenni, guidato dall'esportazione di manufatti, qual'è quella delle sezioni industrializzate del Mediterraneo, i molteplici fattori di dipendenza dall'estero conferiscono una rilevanza determinante al settore marittimo-portuale. In questo senso si può affermare che nella misura in cui i settori industriali, il cui sviluppo è legato alla trasformazione di materie prime o semilavorati importati e al collocamento di prodotti sui mercati esteri, possono contare su forme di produzione dei servizi "via mare" tecnologicamente avanzati, si evidenzia l'importanza decisiva del settore portuale quale strumento di promozione e di competitività internazionale di una parte considerevole del sistema produttivo nazionale.

Per converso, va anche sottolineato che un processo di acquisizione di una nuova divisione interregionale del lavoro nel Mediterraneo, basata sull'industrializzazione - o almeno attraverso l'insediamento di industrie pesanti - di nuove sezioni costiere, è destinata a produrre in queste ultime profili funzionali analoghi, entro certi limiti (industrializzazione litoranea ed esportazione di semilavorati), a quelli di cui hanno fruito i paesi di consolidato sviluppo manifatturiero e, quindi, a dilatare determinati modelli di organizzazione portuale e dei corrispondenti momenti trasportistici.

La seconda "dimensione" del ruolo dei porti, cioè quella urbano-territoriale, assume rilievo dalla circostanza che, con il mutamento delle funzioni assolute e con l'instaurazione di nuovi rapporti con l'utente, il porto è divenuto un fattore in grado di incidere sull'equilibrio territoriale di aree sempre più vaste, essendo capace di promuovere flussi di traffico lungo nuove direttrici, di indurre nuovi insediamenti produttivi o di incen-

tivare il trasferimento di insediamenti esistenti da zone più congestionate a zone libere.

Non va peraltro dimenticato che lo sviluppo di un grande porto moderno a scala nazionale ed internazionale comporta, tra l'altro, dimensioni spaziali sempre crescenti (ciò vale non solo per le funzioni industriali ma anche per quelle di transito) ed un sistema di collegamenti terrestri tra il porto e i centri di utilizzazione delle merci dotato di due caratteristiche fondamentali: la fluidità (attitudine di un sistema di comunicazione di garantire un regolare e tempestivo passaggio delle merci) e la flessibilità (attitudine di un sistema di comunicazione di garantire nel modo più economico il trasporto terrestre della più ampia gamma di merci).

Per effetto delle nuove modalità di sviluppo dei porti si sono, pertanto, accentuati i motivi di conflittualità con le strutture urbane circostanti, mettendo in crisi le possibilità di un equilibrio tra porto e città tale da salvaguardare da un lato sufficienti margini di sviluppo e di efficienza dell'attività portuale, dall'altro livelli accettabili di vita urbana.

E' un ordine di temi, questo, che richiama le considerazioni già svolte durante la IV Assemblea del Comitato in ordine alle metropoli portuali e che assume, nell'organizzazione marittimo-portuale del Mediterraneo - soprattutto in rapporto al conseguimento di nuovi assetti economici -, importanza tale da meritare un esame a sé, entro certi limiti autonomo rispetto al contesto della ricerca di cui si è finora trattato. Per tali motivi i rapporti tra l'armatura urbana e l'organizzazione portuale del Mediterraneo e, di conseguenza, il ruolo, attuale e potenziale, svolto dalle "metropoli portuali" saranno oggetto di una specifica proposta di studio, di cui si tratterà nel capitolo

lo seguente.

Occorre infine considerare la terza "dimensione" del ruolo di un porto, cioè quella definibile, con un'ampia accezione, socio-economica, rappresentata dagli effetti di reddito ed occupazione provocati dalle molteplici attività direttamente o indirettamente connessi allo sviluppo delle varie funzioni portuali. E' evidente la connessione tra questo ordine di effetti, le tecnologie di trattamento della merce e l'assetto delle industrie periportuali. Lo sviluppo economico tende a provocare, infatti, un'accentuata integrazione verticale delle fasi che compongono il ciclo del trasporto, mettendo in crisi molteplici attività e funzioni di tipo "artigianale" che nei sistemi di trasporto convenzionali assumono posizioni di rilievo. L'insediamento di industrie di prima trasformazione ad alto tasso di utilizzazione dello spazio e a basso impiego di mano d'opera ha provocato spesso veri e propri impatti nei riguardi delle risorse ambientali.

Queste caratteristiche sono proprie, ovviamente, solo di certe aree settentrionali del Mediterraneo, mentre altre sezioni costiere restano contrassegnate da stadi diversi, nei quali spesso ad elevati tassi di impiego di mano d'opera corrispondono ridotti livelli di produttività nell'organizzazione portuale. Parecchie di queste strutture, con le relative offerte di servizi portuali, verranno coinvolte, anche nel breve termine, dalla trasformazione dei rapporti tra paesi emergenti e paesi industrializzati, soprattutto se esse saranno rafforzate da iniziative tese alla cooperazione mediterranea. Di conseguenza le loro dimensioni socio-economiche, le produzioni di ricchezza e i livelli di impiego della mano d'opera si trasformeranno piuttosto rapidamente e costituiranno motivo non trascurabile del nuovo tessuto, umano ed economico, che sorreggerà i futuri profili della divisione interregionale del lavoro.

2. Approccio problematico

Il complesso ordine di temi di cui si è appena discorso rende indubbiamente problematico l'approntamento di un apparato metodologico di analisi e di previsione sull'assetto portuale del Mediterraneo. Una prima difficoltà è costituita - come si è accennato - dalla precarietà delle informazioni disponibili. Se alcuni porti posseggono servizi informativi di tutto rilievo, ve ne sono molti altri - tra cui non pochi dotati di indubbia incidenza nei processi di trasformazione dei trasporti - per i quali le conoscenze sono scarse e non omogenee. Di conseguenza per questi aspetti saranno necessarie, più che per altri, apposite ricerche di informazioni omogenee e probanti.

Un secondo ordine di difficoltà risiede nella esigenza di impiegare, a livello interpretativo, parametri sintetici, che possano consentire di cogliere dell'organizzazione portuale i tratti salienti e strettamente connessi con le finalità della ricerca. Ciò implica, evidentemente, l'aggregazione di elementi in base a gruppi di porti, dotati di profili funzionali sufficientemente omogenei, in modo da superare, mediante procedimenti insiemistici, i tradizionali procedimenti analitici. Questi ultimi resteranno validi, ovviamente, per alcuni porti particolarmente significativi, specialmente per quelli connessi con grandi concentrazioni di economie esterne e di attività industriali.

La previsione dei futuri assetti organizzativi dei porti mediterranei non va esaurita - in coerenza con l'impostazione metodologica proposta per la previsione della domanda e dell'offerta di servizi marittimi - in procedimenti extrapolatori o in valutazioni strettamente quantitative, ma deve essere formulata in termini sufficientemente problematici da tener conto dei vari fattori - almeno in parte non misurabili - che incidono sull'evoluzio

ne dei porti. Sarà molto utile, al riguardo, acqui
sire una conoscenza sistematica dei piani di espan
sione portuale, in modo da comparare le linee che
essi prefigurano nelle varie sezioni costiere del
Mediterraneo, sia in quelle dei paesi industrializ
zati che in quelle dei paesi emergenti, e da valu
tare in quali direzioni e, se possibile, in quale
misura l'andamento delle relazioni interportuali
è destinato a incidere sull'organizzazione delle
strutture e sui profili economici dei vari porti.
Il momento previsivo, d'altra parte, va correlato
con quello normativo, cioè esige di essere posto
in riferimento con le opzioni di collaborazione
mediterranee e, almeno per certi territori, con le
opzioni di integrazione regionale, cioè con le pro
posizioni attraverso le quali pare utile finalizza
re l'intera ricerca.

Date queste premesse concettuali e così defini
to il taglio metodologico generale, sembra opportu
no affrontare alcuni aspetti specifici, attinenti
soprattutto l'interpretazione del profilo funziona
le dei porti. Si tratta evidentemente di una trat
tazione forzosamente parziale, che viene qui svol
ta sia a scopo esemplificativo rispetto ai princi
pi generali appena enunciati, sia per mettere a
fuoco alcuni temi di particolare rilievo.

3. Dimensione trasportistica e accessibilità portuale

La dimensione trasportistica dell'economia por
tuale si esprime, prima di tutto, attraverso le
soglie di accessibilità. Di queste occorre, dunque,
compiere una puntuale ricognizione e delineare un
ragionevole quadro previsivo. Di solito l'accessi
bilità viene valutata in termini strettamente fi
sici, cioè avendo riguardo alle strutture geologi
che e alla morfologia sottomarina. Ma il concetto
merita di essere ampliato: accanto a questo ordine

di fattori, occorre prendere in considerazione quello costituito dal profilo delle strutture ricettive, attuali e previste, e quello espresso dalle infrastrutture di trasporto che si connettono ai porti.

Dei fattori fisici sia consentito, in questa sede, non trattare, pur essendo consapevoli che il venta glio degli assetti geologici e della conseguente mor fologia (dalle coste di origine terziaria ai basamen ti archeozoici e ai litorali di deposito quaternario) determina possibilità ricettive molto diverse a se conda dei litorali e richiederà di essere attentamen te considerato per valutare i vincoli che potrebbe esprimere nei riguardi di una nuova organizzazione portuale del Mediterraneo.

Pare, invece, opportuno dedicare alcune considera zioni agli altri ordini di fattori. L'analisi delle strutture portuali (ricettive e operative) consente di valutare in quale misura i vari porti - e le va rie sezioni costiere - si siano adeguati o si stia no adeguando alla domanda generata dall'evoluzione dei trasporti marittimi; l'analisi dei piani di svi luppo consente, inoltre, di cogliere in quali modi essi cerchino di precorrere stadi futuri della doman da e, quindi, quali inserimenti cerchino di consegu ire nella prevedibile organizzazione dei trasporti. E' tema di particolare importanza che merita una ri cognizione analitica e, forse, l'allestimento di un impianto informativo idoneo ad essere costantemente aggiornato, in modo da offrire una preziosa massa di informazioni, soprattutto a vantaggio della miglio re definizione di interventi operativi. Dal punto di vista metodologico sono indubbiamente utili le espe rienze compiute in varie sedi e attraverso le quali si è riusciti, ricorrendo ad accurate ricerche diret te, a fornire quadri omogenei e dettagliati delle strutture ricettive e operative di tutti i porti italiani e, su questo fondamentale substrato infor mativo, si sono poi compiute ricognizioni specifiche, dedicate, ad esempio, agli impianti con funzioni in

dustriali, ai terminali petroliferi, e così via.

Dal punto di vista delle finalità interpretative (confronto tra l'offerta di servizi espressa dalle strutture portuali e la domanda espressa dai flussi di traffico) occorre prendere le mosse dalla circostanza che, seppure sembra essersi attenuata la corsa al gigantismo dei vettori per rinfuse liquide, i vettori per altre rinfuse e per merci varie continuano a specializzarsi e a dotarsi di sempre più affinate tecniche di trattamento delle merci. Di conseguenza, a un numero crescente di porti si richiedono impianti adeguati non solo a ricevere rinfuse solide trasportate in grandi quantità da navi apposite (monovalenti o polivalenti), ma anche per l'accesso di navi per containers, di navi LASH e così via. Ora, se si tiene presente che queste evoluzioni tecnologicamente tenderanno a proseguire - e forse ad acquisire ritmi ancor più serrati di quelli attuali per effetto di un'accentuata tendenza ad accrescere la produttività dei trasporti - non si può fare a meno di constatare che le differenze tra i litorali settentrionali e quelli meridionali del Mediterraneo, già di per sé rilevanti, si sono acuite non poco negli ultimi anni.

I porti del versante settentrionale tendono generalmente ad adeguarsi - sia pure a fatica - alle evoluzioni tecnologiche. Alcuni di essi (Marsiglia, Genova e Trieste soprattutto) sono riusciti, pur con ben maggiori difficoltà che le sezioni portuali più evolute del mondo occidentale, a predisporre impianti per i vari tipi di vettori, altri non hanno potuto esprimere altrettanta vivacità di adeguamento; tutti, in ogni caso, hanno raggiunto - o stanno raggiungendo - qualche risultato. Situazioni ancor più complesse, invece, contraddistinguono le sezioni portuali dei versanti meridionali e orientali del Mediterraneo. In alcune di esse è in atto da qualche tempo un fervore di costruzione di strutture portuali e di organizzazione delle relative economie, che

ha condotto a realizzare insieme razionali e rapidamente adeguatisi alla evoluzione della domanda di traffico. In altre, invece, si sono delineate lacune funzionali, soprattutto dal momento in cui si è prodotta una consistente domanda di traffici di merce varia e di beni strumentali, connessa agli sforzi di industrializzazione e all'espansione dei consumi interni dei paesi emergenti.

Parecchi porti, impreparati ad assolvere a questo nuovo ruolo, che pure costituisce un'interessante premessa per processi di integrazione mediterranea, hanno subito veri e propri impatti provocati dalla domanda di traffici e spesso sono causa di rilevanti strozzature economiche.

Sono ben note, ad esempio, le lunghe attese cui sono costrette le navi innanzi a scali della penisola araba e del Golfo Persico e i non facili problemi che occorre risolvere per ampliare gli impianti ricettivi. Parimenti è noto che questa situazione è diventata tanto incisiva che per parecchi itinerari si è preferito il trasporto terrestre a quello marittimo. Flussi di traffico diretti al Mediterraneo sud-orientale e al Golfo Persico avvengono oggi lungo itinerari stradali attraverso i territori danubiano-carpatici proprio per evitare i costi derivanti dalla sosta delle navi. Le analisi condotte al riguardo dall'Istituto di Studi e Documentazione sull'Est Europeo (I.S.D.E.E.) sono probanti: oltre a rilevare i termini di situazioni che incidono in non poca misura su non trascurabili relazioni commerciali, costituiscono una buona esemplificazione dei problemi che si possono incontrare, a livello normativo, quando si vogliano orientare assetti portuali e trasporti verso il conseguimento di obiettivi di collaborazione mediterranea.

Emerge, dunque, in questo campo un orizzonte di studio di sicuro interesse, interpretativo e operativo. L'adeguamento dell'apparato portuale delle sezioni costiere dei paesi emergenti può costituire

di per sé una fonte di collaborazione tra regioni economicamente avanzate (soprattutto quelle comunitarie) e regioni in via di sviluppo, che non solo è compatibile con prospettive di integrazione ma ne costituisce, per così dire, un avviamento di grande significato. A questo riguardo, però, sia consentito notare che un orientamento razionale dell'espansione portuale nei versanti meridionali del Mediterraneo e nei litorali funzionalmente connessi (soprattutto Golfo Persico) non può prescindere da una visione d'insieme dell'evoluzione dell'interscambio marittimo, nella quale trovino una probante collocazione anche i porti dell'opposto versante. Infatti, almano a mano che l'integrazione prosegue su linee di industrializzazione dei paesi emergenti, anche i porti dei paesi avanzati sono costretti ad avviarsi verso sviluppi coerenti, nei quali le strutture ricettive permangono complementari e congruenti con quelli dei corrispondenti porti del Sud. Di qui la esigenza di una collaborazione di ampio respiro, nella quale siano formulati specifici disegni di coordinamento portuale a livello interregionale.

Queste ultime considerazioni pongono in evidenza le connessioni tematiche tra strutture portuali, infrastrutture di trasporto terrestre, organizzazione territoriale ed economie regionali. La dimensione urbano-territoriale, oltre che quella trasportistica, dell'economia portuale si ripercuote, con sempre maggiore vigore a mano a mano che progrediscono le tecnologie e si espande l'interscambio, sulle comunicazioni terrestri. La densità e l'efficienza degli assi che connettono i porti ai punti dell'offerta dei prodotti e ai baricentri della domanda; le posizioni concorrenziali tra le varie forme di trasporto, stradali e ferroviarie, quelli mediante impianti fissi e per via navigabile; la strategia della concorrenza tra i porti del versante settentrionale del Mediterraneo - e tra questi e i grandi porti del Mare del Nord - rimessa prevalentemente alla realizzazione di grandi infrastrutture di navigazio

ne interna; i problemi che nell'opposto versante meridionale emergono per inserire lo sviluppo delle strutture economiche in un valido quadro relazionale: questi e altri temi meritano di essere attentamente valutati, sia attraverso un'accurata ricognizione della situazione in atto che delle evoluzioni prevedibili in rapporto ai piani di sviluppo approntati nelle varie regioni. Va infine sottolineato, se ve ne fosse bisogno, che lo straordinario progresso delle tecnologie dei trasporti marittimi di merci varie si ripercuote vivacemente sull'organizzazione dei trasporti terrestri, cui pone non trascurabili problemi di adeguamento. Evidentemente la collaborazione intermediterranea trova in questo campo - come in quelli della costruzione delle nuove strutture portuali e dell'industrializzazione nei paesi emergenti - fecondi motivi di applicazione.

Sia consentito, infine, richiamare l'esigenza che l'analisi delle infrastrutture di trasporto terrestri non sia compiuta solo con stretto riferimento alle connessioni con i porti, ma avendo riguardo a un più ampio quadro di interessi. Infatti, non va dimenticato che il quadro relazionale è elemento critico dell'architettura regionale e, quindi, di quel tessuto economico di cui fanno parte concentrazioni urbane, insediamenti produttivi e porti, cioè gli elementi di un sistema che richiedono di essere considerati nelle loro interdipendenze, se non si vuole approdare a visioni parziali e probabilmente troppo poco illuminanti sui piani previsionale e normativo.

4. Insularità e organizzazione portuale

Per tutti gli elementi fondamentali dell'organizzazione marittima e territoriale - dagli insediamenti industriali all'armatura urbana, dall'organizzazione portuale alle funzioni nodali di traffici di varia natura - le isole posseggono nel Mediterraneo

un rilievo del tutto particolare, che richiama ben pochi motivi di somiglianza con altri distretti ma rittimi. E', quindi, logico che ad esse sia dedicata opportuna considerazione nell'interpretazione dell'economia portuale del Mediterraneo e nella va lutazione delle linee che essa tende - o dovrebbe tendere - a percorrere in un quadro di più intensa collaborazione internazionale e interregionale.

Va subito detto che le isole mediterranee, avendo natura vulcanica o essendo le parti emerse di rilievi terziari, posseggono di solito buona acces sibilità. Finora sono state utilizzate, dal punto di vista portuale, mediante l'allestimento di punti franchi, la costruzione di strutture ricettive a servizio di aree industriali con produzioni di base e come porti-relais. E' ovvio che la presenza di punti franchi non costituisce, in linea di massima, aspetto di speciale rilievo agli effetti di prospet tive di cooperazione mediterranea. Considerazioni diverse meritano, invece, i porti con funzioni indu striali (collegati soprattutto a raffinerie e alla petrolchimica di base) allestiti in Sicilia e in Sardegna; funzioni che vanno poste a confronto, sui piani previsivo e normativo, con la tendenza ad orientare le future industrie di base verso i "luo ghi dei materiali" e che, di conseguenza, presentano problematiche linee di espansione. Anche la fun zione di porti-relais è di difficile definizione agli effetti dell'integrazione mediterranea: dovreb be essere attentamente valutata in rapporto a ipote si circostanziate di trasformazione delle strutture dei traffici marittimi.

Appare evidente, in ogni caso, che l'insularità conferisce al Mediterraneo un'impronta irripetibile anche sotto il profilo dell'organizzazione dei tra sporti e offre un complesso non trascurabile di ri sorse anche nell'ipotesi di una nuova divisione in terregionale del lavoro. A titolo puramente esempli ficativo - e per sottolineare l'interesse del tema -

si può notare quale utilità potrebbe avere, presso i porti delle isole maggiori, sia l'insediamento di industrie (che presso non pochi porti continentali avrebbero difficoltà ad insediarsi per difetto di risorse ambientali) rivolte alla produzione di beni destinati all'esportazione verso i paesi emergenti, sia quello di determinati servizi specializzati "per la nave", a tutto vantaggio della qualificazione funzionale delle economie esterne. Queste ipotesi - come quella dell'installazione nelle isole maggiori di impianti produttori di energia da trasferirsi per cavo su spazi continentali - dovrebbero essere vagliate, ancora una volta, alla luce della dinamica di variabili economiche e di fattori tecnologici, in modo da delineare per gli spazi insulari un quadro di razionale integrazione con il resto del Mediterraneo.

5. Strutture di traffici e funzioni portuali

L'analisi delle strutture portuali, orientata nei modi di cui si è discusso, richiede di essere integrata con quella delle funzioni portuali e delle strutture dei traffici che le sorreggono. A questo riguardo pare pertinente lo schema concettuale elaborato dal Vigarié e basato sulla distinzione tra funzioni portuali di dipendenza marittima e funzioni di dipendenza continentale.

Nelle prime si fanno rientrare i movimenti di viaggiatori e le funzioni di mercato, che hanno contraddistinto per lungo tempo i porti mediterranei e che sono tuttora preminenti in parecchi gruppi di porti. Nelle seconde, cioè in quelle di dipendenza continentale, si fanno rientrare le funzioni industriali (sorrette dai flussi di rinfuse) e quelle di transito, cioè funzioni che contraddistinguono i porti più vistosamente coinvolti dai processi economici dell'epoca contemporanea.

Questo schema ha il pregio, oltre che di superare

tradizionali classificazioni che non si prestano molto all'accennata necessità di pervenire ad interpretazioni sintetiche, anche di favorire l'individuazione degli stadi evolutivi delle economie portuali e, quindi, costituisce premessa efficace per analisi dinamiche. L'evoluzione dei porti coinvolti da processi di sviluppo economico - com'è stato finora il caso dei porti del mondo occidentale - è segnata dal passaggio da una prevalenza di funzioni di dipendenza marittima ad una prevalenza di funzioni di dipendenza continentale, nelle quali si distinguono, spesso con particolare vigore, le strutture industriali periportuali. Di qui il processo di "continentalisation" delle economie portuali, di cui tratta ampiamente il Vigarié e nel quale si pongono in evidenza i ruoli di centri decisionali interni che, spesso attraverso catene integrate di trasporti e di attività di trasformazione, presiedono tanto alla navigazione marittima che alle funzioni portuali e alle altre attività connesse. Dall'altro lato, v'è da registrare, nei paesi sviluppati, la progressiva dipendenza delle industrie dai trasporti marittimi per l'approvvigionamento delle materie prime e delle fonti di energia: alla "continentalisation" delle economie portuali fa dunque riscontro la "maritimisation" dei sistemi produttivi. Questo modello, che ha condotto ad interessanti interpretazioni dei processi svoltisi negli anni posteriori al secondo conflitto mondiale, può essere considerato un buon termine di riferimento anche per l'analisi dinamica delle funzioni portuali del Mediterraneo, a condizione, ovviamente, che si trovino efficaci metodi di aggregazione e di elaborazione delle informazioni necessarie per raggiungere queste finalità.

Parte non marginale di quest'ultimo aspetto è costituita senza dubbio dall'analisi dei traffici, per la quale è necessario ricorrere a metodi congruenti con le esigenze di cui si è trattato poco sopra. Al riguardo pare opportuno sottolineare, a

titolo puramente indicativo, che in una recente ricerca (dedicata ai porti del mondo occidentale) l'interpretazione sintetica è stata raggiunta attraverso la costruzione di profili delle strutture dei traffici. Preliminarmente sono stati identificati gli attributi da considerare (ad esempio: ragione di interscambio, assunta come rapporto tra l'input e l'output, flussi distinti merceologicamente, movimenti intermodali, traffico di cabotaggio e traffico internazionale, e così via). Poi sono stati calcolati i rapporti che i singoli attributi presentano, a livello di ciascun porto, rispetto al movimento portuale complessivo, in modo da cogliere il traffico portuale in sé e per sé. Per valutazioni comparative tra i porti e per approcci dinamici si è rivelato utile l'impiego di quozienti di localizzazione, oggi ampiamente usati nelle ricerche regionali. Essi, com'è noto, consentono di valutare il peso di ogni attributo rispetto ad una base più o meno ampia, costituita nel nostro caso da una aggregazione di porti. In altri termini, rispetto al totale dei traffici portuale nazionale - o, meglio, rispetto al totale dei traffici portuali di determinate sezioni litoranee - è possibile identificare il peso esercitato, per ciascun attributo, da ogni porto per il periodo considerato e, di conseguenza, pervenire alla costruzione di profili dei traffici tra loro agevolmente comparabili. E' ovvio che anche per questi temi si presenta la possibilità di utilizzare il supporto informativo e le relative elaborazioni anche per finalità più ampie di quelle strettamente pertinenti la ricerca sull'economia marittimo-portuale nel quadro della cooperazione mediterranea. Si porrebbero, cioè, le basi per la realizzazione di un vero e proprio impianto sistematico di informazione.

6. Cenni conclusivi

A conclusione di queste note che, soprattutto dal

punto di vista metodologico, costituiscono una trattazione parziale e con prevalente carattere esemplificativo, sia consentito riassumerne i tratti salienti. L'organizzazione portuale mediterranea, valutata - come nel nostro caso - non solo con finalità ricognitive, ma anche e soprattutto con finalità previsive e con l'intento di coglierne, dal punto di vista normativo, le implicazioni che avrebbe nei riguardi di un processo di collaborazione, merita di essere studiata con ampio respiro, avendo riguardo ad una gamma di parametri estesa da quelli strettamente trasportistici a quelli economico-sociali e, infine, a quelli urbano-territoriali. Questi ultimi, poi, assumono, per diffuso convincimento, un rilievo tale da richiedere uno studio apposito, di cui ci si avvia a discorrere.

In questo ampio quadro tematico particolare evidenza deve avere, logicamente, l'analisi delle strutture portuali, ricettive ed operative, e delle infrastrutture di trasporto terrestre che sono loro collegate e, in secondo luogo, l'analisi delle funzioni portuali compiuta attraverso l'interpretazione, quanto più sintetica possibile, delle strutture dei traffici. Gli obiettivi finali dovrebbero consistere nella comparazione fra questo substrato economico e la domanda di servizi che i trasporti marittimi rivolgono ai porti e alle strutture strettamente connesse soprattutto alle economie esterne accolte nelle concentrazioni urbane, in modo da delineare una sorta di bilancio dinamico, che tenga conto, cioè, sia dei termini attuali che di quelli prevedibili a varia scadenza delle variabili e dal quale si possano prendere le mosse per proposte operative.

* * *

F - ARMATURA URBANA LITORANEA E METROPOLI PORTUALI

1. Il ruolo delle metropoli

La dimensione urbano-territoriale dell'economia portuale richiama i temi dell'organizzazione metropolitana che ha preso corpo in alcune sezioni strategiche del litorale mediterraneo. E' doveroso richiamare, a questo riguardo, il rilievo che, in occasione della IV Assemblea del Comitato, fu attribuito alle relazioni tra concentrazioni urbane e strutture portuali e le proposizioni che, in quella occasione, furono formulate dal Lorenz. L'attenzione per questi risvolti e la propensione a interpretare l'organizzazione portuale nel quadro delle interdipendenze che la legano alle città metropolitane si è, inoltre, ravvivata durante i lavori interlocutori e preparatori per la V Assemblea. E' parso quindi opportuno - come si è accennato - mettere a fuoco questo ordine di temi e farne oggetto di alcune considerazioni specifiche.

A ben vedere non è possibile trattare delle metropoli portuali in sé e per sé, cioè prescindendo dall'interpretazione del substrato economico e delle proiezioni territoriali e marittime che da esso discendono. Esse meritano di essere viste nel più ampio quadro delle relazioni che tra strutture urbane, strutture portuali e navigazione mercantile si sono realizzate - e tendono a definirsi - nel Mediterraneo e in rapporto alla regionalizzazione che da tali processi trae alimento. Di qui due ordini di conseguenze. In primo luogo, coerentemente con le finalità che ci si propone di conferire all'intera ricerca sul Mediterraneo e delle quali si sono già ampiamente esposte le motivazioni, pare necessario per correre un itinerario logico, il quale, sulla base di significativi ventagli di discriminanti e di griglie metodologiche appropriate all'originalità del tema, conduca a porre a fuoco le città portuali che

hanno assunto - o sono in condizione di assumere - funzioni polarizzanti tali da farle ritenere vere e proprie metropoli portuali. In secondo luogo, pare indispensabile condurre la ricerca su un piano sufficientemente dinamico da interpretare l'impronta prodotta sulle città portuali dai vari stadi di sviluppo delle economie e dei traffici e, di conseguenza, da cogliere le proiezioni che si delineano spontaneamente o si possono delineare normativamente per il futuro.

Per conseguire questi obiettivi si può prendere le mosse dall'applicazione della logica dei sistemi allo studio degli assetti economici coinvolti da questi processi, considerando cioè città, porti, industrie e trasporti in base alle interdipendenze da cui sono connessi e ai traguardi verso cui muovono e valutando, di conseguenza, le proiezioni marittime e territoriali che ne sono derivate e possono presumibilmente derivare. Adottando metodologie sorrette da questo supporto concettuale sarebbe possibile, in sostanza, identificare la regionalizzazione, dilatata su spazi terrestri e su spazi marittimi, della quale le città portuali - segnatamente quelle con dimensioni e funzioni metropolitane - sono protagoniste.

Lungo questo itinerario metodologico, orientato a cogliere processi e interdipendenze, pare opportuno distinguere alcune fasi significative attraverso le quali si sono evolute e tendono ad evolversi città e porti, con il corredo delle altre strutture economiche interessate: i profili funzionali della città sviluppatasi attorno al porto-emprio; quelli, urbani e portuali, mossi dai fattori tipici dell'era neotecnica; quelli, piuttosto complessi e con ampia proiezione spaziale, generati dalla recente industrializzazione litoranea; infine, quelli che si vanno delineando oggi in rapporto a prospettive di collaborazione mediterranea e di integrazione regionale.

2. Le città del porto-emporio

Sia consentito riprendere, a questo punto, la distinzione tra funzioni portuali di dipendenza marittima e funzioni di dipendenza continentale, per sottolinearne l'utilità ai fini della costruzione di un profilo interpretativo delle relazioni tra porto, città e industria. Dalle funzioni di dipendenza marittima, e soprattutto dai flussi a destinazione commerciale, ha tratto alimento il cosiddetto porto-emporio, nel quale i servizi resi alla merce - per restare nella terminologia usata dal Vigarié - prevalgono su quelli resi alla nave. Le città si sono espanse in stretta connessione con le strutture portuali, dando luogo a un paesaggio compatto, soprattutto in quelle sezioni costiere (frequenti nell'arco tirrenico e nelle isole) ove i tratti pianeggianti sono pochi e di scarsa estensione; le comunità litoranee hanno qui acquisito, per consolidata tradizione, profondi legami con la navigazione marittima e con i commerci che prosperano in simbiosi con i traffici; le attività manifatturiere si limitano di solito a trasformare prodotti non minerari provenienti d'oltremare e a comportarsi, per così dire, come semplice supporto per attività mercantili.

Questo modello non ha dato luogo, se non in pochi casi - e quello di Marsiglia è il più vistoso - a porti di grandi dimensioni, ma in compenso si è diffuso in tutto il Mediterraneo, producendo una disseminazione di strutture e incidendo profondamente nei costumi di vita come di rado è accaduto in altre sezioni marittime: le notazioni compiute dal Ribeiro nella sua monografia sul Mediterraneo sono illuminanti. Su questo tessuto di fondo, che a sua volta è la risultante di non poche stratificazioni di struttura economiche e insediative, edificate da comunità spesso alle prese con grandi difficoltà ambientali, si sono poi innestati, in alcuni punti dei versanti settentrionali del bacino, strutture portuali sorrette da altri profili funzionali e legate per lo più ad ampi orizzonti di sollecitazioni eco-

nomiche. Ma, proprio per il fatto che questi recenti processi sono rimasti sostanzialmente circoscritti, pare opportuno dedicare l'attenzione, in una ricerca marittimo-portuale - com'è quella di cui si discorre in questa sede - che si proponga di identificare e di valutare motivi di integrazione regionale nel Mediterraneo, anche sui numerosi scali in cui prevalgono ancor oggi le funzioni di dipendenza marittima.

I risultati possono illuminare, tra l'altro, due temi di non marginale rilievo. In primo luogo, possono fornire la misura in cui i processi economici legati al massiccio impiego di materie prime hanno inciso sulle varie sezioni del Mediterraneo e, in secondo luogo, consentirebbero di mettere in evidenza quali strutture possono essere coinvolte dalle evoluzioni in atto, e da quelle prevedibili, nelle relazioni tra paesi industrializzati e paesi emergenti darebbero modo, soprattutto, di cogliere quali porti, in questi ultimi paesi, potrebbero beneficiare di una nuova divisione interregionale del lavoro poggiata sull'orientamento di attività di prima trasformazione verso i "luoghi dei materiali" e dalla conseguente concentrazione, in una nuova serie di centri mediterranei, di strutture produttive di base.

Le funzioni di emporio non hanno certamente concorso a cementare le relazioni tra le comunità litoranee. Le attività portuali sono state non raramente esercitate in condizioni di vivace concorrenza e, quindi, le economie delle rispettive città in genere non sono state sollecitate ad instaurare solide reciproche relazioni. Ne è derivata quella frammentazione organizzativa che è, in sostanza, caratteristica peculiare dei territori litoranei del Mediterraneo e alla quale si è per lo più contrapposto un solido tessuto di relazioni e di collaborazioni tra le città portuali e quelle dell'interno.

Una situazione profondamente radicata, che si è potuta superare in alcuni tratti e solo in tempi recenti. L'integrazione lungo le direttrici litoranee è indubbiamente nel Mediterraneo molto più ardua a compiersi che in altre sezioni costiere dell'Europa: i porti si comportano per lo più ancora come cellule isolate e sono lontani dall'inoltrarsi operativamente sul terreno suggestivo, ma non certo agevole, dell'integrazione funzionale.

3. Porti e città di matrice neotecnica

Quando, all'inizio del secolo, i primi flussi di oli minerali e di rinfuse solide cominciarono a far capo a porti del Mediterraneo settentrionale - e segnatamente a Marsiglia e a Genova - cominciava un lento innesto, sulla matrice tradizionale, di funzioni di dipendenza continentale, che avrebbero più tardi assunto dimensioni tali da sovrastare, in termini relativi, il ruolo delle funzioni di dipendenza marittima, fino a produrre, in parecchi casi, vere e proprie soglie critiche nell'organizzazione del porto e nelle attività collegate.

Nasceva così un nuovo modello di assetto portuale con traffici in entrata, che aumentavano secondo tassi crescenti per effetto di flussi di materie prime e di fonti di energia destinati alle utenze di entroterra più o meno vasti e ad industrie che nel frattempo alla localizzazione litoranea erano indotte dai vantaggi conseguibili attraverso la riduzione del costo dei materiali presso i punti di sbarco.

Le prime "generazioni" di raffinerie e di acciaierie, industrie metallurgiche e centrali termoelettriche hanno contribuito non poco a produrre questo nuovo profilo funzionale, che induceva i porti ad espandersi ben al di là dei confini in cui li avevano limitati le funzioni emporiali: sono nate così le strutture "a pettine" dei nuovi bacini di Genova (Sampierdarena); sono state utilizzate aree pianeg-

gianti prossime ai porti "vecchi" (Etang de Berre a Marsiglia e Marghera a Venezia); in qualche caso sono realizzati veri e propri comprensori industriali, che in un certo senso prefiguravano le mastodontiche M.I.D.A:s (Maritime Industrial Development Areas) dei tempi odierni.

Questa nuova stratificazione di strutture interessa - com'è logico - quasi esclusivamente i versanti settentrionali del Mediterraneo e raggiunge le sue più vivaci espressioni in Francia ed in Italia. E' quindi un processo sostanzialmente limitato, che lascia quasi del tutto priva di conseguenza quella disseminazione di strutture portuali impostate del tutto o in prevalenza su funzioni di dipendenza marittima. Malgrado che le industrie sorte presso i porti avessero in genere limitate dimensioni produttive, possedevano buoni tassi di occupazione (soprattutto la siderurgia e la metallurgia) e indubbe capacità di induzione e, quindi, le città erano sollecitate ad espandersi, solitamente attraverso l'allestimento di quartieri periferici connessi alle nuove strutture ricettive e industriali. Tuttavia, lo spazio interessato da questi processi restava, tutto sommato, abbastanza contenuto, giacchè le strutture avevano dimensioni non elevate e la città, le industrie e il porto venivano addossati gli uni agli altri: la figura dell'agglomerazione, scomposta in sezioni di diversa proiezione economica ed estesa su ampi fronti litoranei, era ancora lontana, così come erano lontane dall'essere avvertite le esigenze dell'integrazione portuale: i porti continuavano ad operare isolati, pur essendo spesso connessi ai centri interni da robusti cordoni ombelicali.

Questi assetti, non raramente affiancati da fiorenti movimenti di merci varie e di passeggeri, che continuavano a far capo alle sezioni più vecchie dei porti, non andarono mai soggetti a sviluppi tali da incidere rapidamente e massicciamente sull'organizzazione territoriale e degli spazi marittimi. Gli impatti si verificarono più tardi, all'inizio degli

anni '60, quando si delineò un inconsueto concorso di inputs di varia natura, ma tutti particolarmente vigorosi.

4. La rivoluzione delle strutture litoranee

Su questi impatti e sulle vistose trasformazioni profilatesi a partire dagli anni '60 conviene, dunque, concentrare l'affinamento metodologico e lo sforzo della ricerca, sia per approdare a quadri interpretativi, sia per porre le basi di previsioni, anche di ordine normativo, dotate di adeguata significatività. Gli studi finora compiuti su vari piani disciplinati, pur essendo numerosi e di vasto impegno, non hanno esaurito l'ampio orizzonte dei temi connessi a questo periodo di così profondi ed estesi mutamenti. Mentre sono stati frequentemente e puntualmente esplorati gli aspetti connessi al gigantismo, alla specializzazione e all'automazione dei vettori marittimi e alla conseguente domanda di risorse rivolta alle organizzazioni portuali, sono rimasti spesso in sordina i temi, che non di rado hanno rivelato veri e propri punti critici, dell'organizzazione territoriale, e specialmente di quella urbana, connessa a queste trasformazioni. Inoltre, a fronte di esaurienti analisi delle strutture industriali litoranee nel Northern Range ne sono state compiute relativamente poche -salvo quelle, interessanti anche dal punto di vista metodologico, dedicate al sistema marsigliese - sulle aree mediterranee. Di conseguenza, esiste un vasto campo di ricerca solo parzialmente esplorato e che lo può essere a condizione che si definiscano rigorosamente la teleologia della ricerca e i lineamenti fondamentali dei metodi cui si intende ricorrere. Ciò non solo a pro della validità dei risultati, ma anche e soprattutto per assicurare quella formulazione di orientamenti operativi che - in ultima analisi - costituisce il perno finalistico dell'intero progetto di cui si discorre.

giacchè l'industria può essere essa stessa la conseguenza di effetti indotti: un relais di un processo. Il concetto-guida dovrebbe diventare, invece, quello di "attività motrice" e l'intero quadro interpretativo dovrebbe conseguire un più ampio respiro: la polarizzazione economica può essere assunta, secondo un'accezione più ampia e più corretta, come "il processo mediante il quale la crescita di un'attività economica considerata motrice coinvolge quella di altre attività economiche, attraverso il canale delle economie esterne" (Aydalot). Su questo itinerario logico appare possibile, in presenza di determinati requisiti e di congrue linee di tendenza, considerare anche i porti come attività motrici e, quindi, entro certi limiti, protagonisti primi - e non riflessi - di un'organizzazione territoriale mossa da vigorosi fattori agglomerativi e da fenomeni di industrializzazione e di crescita urbana. La metropoli portuale, anche nel Mediterraneo, nasce proprio per effetto determinante o almeno consistente di questi processi, oltre che per le dimensioni demografiche e territoriali che assume; e di conseguenza si definisce per la capacità di dominazione che assume nei riguardi di un intorno regionale e per la proiezione marittima cui può approdare grazie ai flussi intermodali e a quelli, prevalentemente in input, connessi alle industrie peri-portuali.

E' evidente che le comunità litoranee sentano, in questo complesso quadro economico, minori legami al mare e alla navigazione di quanto avvenisse negli stadi trascorsi di sviluppo portuale: i ridotti tassi di impiego di mano d'opera nella manipolazione della merce e l'espansione di attività che alla navigazione marittima sono connesse solo indirettamente producono quelle profonde trasformazioni dell'ecologia portuale sulle quali insiste da tempo il Vigarì. Ma, per contro, la città e il porto sono tanto coinvolte da processi comuni da essere costrette a comportarsi come elementi di un sistema. Le funzioni direzionali e di controllo, ad esempio, vengo

no proiettate su più ampi orizzonti, giacchè città e porto devono concorrere alla definizione dell'assetto del territorio e del tessuto relazionale che lo connette all'entroterra e, allorchè l'intera economia litoranea assume ruoli non solo regionali, sono sollecitate ad intervenire sulle dimensioni progettuali e operative di strategie di grande respiro. Si pensi al ruolo assunto da Marsiglia nei riguardi della via navigabile Mediterraneo-Mare del Nord e a quello che potrebbero assumere - tanto per restare nel campo della navigazione interna - centri operativi del Friuli Venezia Giulia per le canalizzazioni orientate dall'Adriatico settentrionale al Danubio.

Le dimensioni delle strutture interessate da questi schemi organizzativi sono comunque tali da generare un vero e proprio impatto tra domanda e offerta di risorse ambientali. Di qui una serie di aspetti problematici, che possono selezionare severamente, come accade nel fronte costiero tirrenico, i siti su cui far leva per produrre polarizzazione economica. Dagli studi, ricognitivi e propositivi, che su questi aspetti si sono infittiti negli anni più recenti, si può dedurre una lunga serie di parametri che mettono efficacemente in evidenza i tratti salienti della domanda di risorse e i rapporti dimensionali che si instaurano di solito tra espansione portuale-industriale e crescita urbana. Se si tiene presente che in genere la densità di addetti per ha si aggira, nelle M.I.D.A.s della Comunità, su 10/15 unità, che tra attività industriali primarie e attività indotte si possono ipotizzare ragionevolmente moltiplicatori oscillanti tra 2 e 3 e che tra popolazione globale e popolazione produttiva si può supporre un rapporto di 2,8, si comprende come la risultante urbana sia configurabile nell'ordine di centinaia di migliaia di abitanti. E sulle dimensioni delle aree industriali periportuali non è il caso di insistere: se si ambisce disporle su piani di competizione internazionale occorre riservare lo

ro spazi dell'ordine di almeno 2500/3000 ha e riserve adeguate per ulteriori incrementi.

Un puntuale esame d'assieme di questi temi nell'ambiente mediterraneo non può neppure prescindere dalla constatazione che, mentre le aree litoranee, cui si rivolgono le domande di risorse e ove si producono gli impatti di cui si è fatto cenno, tendono a rafforzarsi in virtù di processi cumulativi, nelle aree da cui prendono avvio i flussi di materie prime le strutture portuali si riducono a semplici impianti di imbarco, che non richiedono particolari economie esterne e, di conseguenza, non sollecitano neppure interrelazioni qualificate nei riguardi delle funzioni urbane. Nel Mediterraneo, quindi, la contrapposizione tra strutture dominanti e strutture soggette assume un profilo del tutto originale, essendo le prime situate in alcune aree nel Nord e le altre disseminate soprattutto nei versanti meridionali. Inoltre occorre interpretare adeguatamente, anche agli effetti previsionali, la presenza di M.I.D.A.s insulari, impostate prevalentemente sulla petrolchimica di base, che costituiscono un elemento inconsueto, irripetibile altrove, il quale induce a mettere a fuoco il ruolo dell'insularità nelle prospettive di integrazione regionale.

Questi ultimi motivi di ricerca rafforzano - come si è detto - la convinzione che sia opportuno inquadrare il ruolo dei centri polarizzanti, cioè delle metropoli portuali, in una visione d'assieme, sinteticamente colta, delle funzioni urbane nel Mediterraneo. A ciò si potrebbe far fronte mediante il concorso di due supporti metodologici, rivolti rispettivamente a cogliere la base economica urbana e le attività terziarie qualificate, soprattutto quelle pertinenti le interrelazioni tra porto, città e industrie.

Non pare questa la sede per approfondire gli aspetti metodologici connessi all'analisi della base

economica urbana, cioè di quelle strutture che, essendo rivolte al soddisfacimento di bisogni di popolazione extraurbana, qualificano la proiezione funzionale nei riguardi dell'intorno e, quindi, forniscono la misura del ruolo regionale assunto dalla città. Sia consentito solo ricordare che gli approcci a questi temi sono di due ordini, costituiti rispettivamente da metodologie economiche, impostate sulla misurazione di moltiplicatori di reddito, e da metodologie cosiddette demografiche, perchè impostate sull'analisi delle strutture professionali della popolazione. E' ovvio che, data la teleologia generale della ricerca, sia opportuno ricorrere a metodologie sufficientemente semplici e di rapida applicazione, in modo da acquisire un supporto informativo idoneo a disegnare un profilo delle strutture urbane delle fasce costiere del Mediterraneo. Sotto questo riguardo non pare ozioso riprendere, sia pure con i necessari tagli critici, le proposte e le esperienze condotte, nel campo dello studio funzionale delle città francesi, da Carrière e Pinchemel e vagliare la possibilità e l'opportunità di adattarle allo studio dell'armatura urbana mediterranea.

Nella gerarchia delle funzioni urbane si tende ad isolare le funzioni di controllo, di coordinamento e di decisione - cioè quella sezione funzionale in cui si circoscrive la dominazione urbana sull'intorno - e di farne oggetto di appropriate analisi, proprio allo scopo di valutare in quale misura le città hanno svolto, o si avviano a svolgere, ruoli regionali. E' nata così la nozione, peraltro non ancora ben definita, di "terziario superiore" e sono stati compiuti i primi approcci per interpretare, in questa chiave, le reti urbane.

Proseguendo su questo terreno metodologico sarà opportuno mettere a punto una griglia concettuale che definisca il terziario superiore in modo da farvi rientrare le attività che assumono un ruolo stra

tegico ai fini della realizzazione di poli di sviluppo economico, cioè che contribuiscono a formare le economie esterne su cui riposa il ruolo delle metropoli portuali e l'insieme delle interdipendenze tra strutture urbane, portuali e industriali. Il campo dei servizi orientati verso la navigazione, e soprattutto verso trasporti specializzati, verso la promozione di relazioni commerciali internazionali, verso la ricerca tecnologica e la progettazione, così come il campo dei servizi finanziari, da quelli assicurativi a quelli bancari e, soprattutto, a quelli di gestione e di controllo degli investimenti, dovrebbero essere tutti attentamente esplorati. Ciò non solo per cogliere il profilo funzionale del terziario superiore - o almeno di quelle attività del terziario superiore che direttamente attengono i temi di cui si discorre - ma anche per comprendere in quale misura e con quali condizionamenti l'insieme delle attività pregiate accolte nelle metropoli possano diventare il supporto per conseguire più elevati livelli funzionali e, al limite, per trasferire l'intero sistema "porto industrie città" su un nuovo stadio congruente con le trasformazioni in atto nella divisione interregionale del lavoro.

L'importanza dell'analisi di questi temi discende anche dalla circostanza che la formazione di metropoli dà generalmente luogo a sistemi marittimoterritoriali, cioè a vere e proprie regioni. Di qui la necessità di adottare logiche sistemiche non solo per cogliere dimensioni, ruoli e interdipendenze tra le varie strutture, ma anche per interpretare i lineamenti di fondo attraverso i quali i sistemi si evolvono. E, sotto questo profilo, appare indispensabile identificare i limiti che incontrano i processi in atto, segnatamente l'espansione accelerata delle variabili che presiedono allo sviluppo regionale, in modo da prevedere a qual punto si potranno verificare - tra domanda e offerta di risorse - impatti tali da trasferire l'intero sistema da una dinamica esponenziale ad una dinamica logistica. Tema, que-

sto, che esige una puntuale valutazione, da un lato, delle energie antientropiche e, dall'altro, delle forze che inducono alla degradazione e alla disgregazione delle strutture. Non pare inopportuno, a questo fine, attingere concetti e proiezioni metodologiche dalla teoria generale dei sistemi, che ha ispirato già non trascurabili applicazioni nel campo dell'analisi regionale, soprattutto a livello previsivo.

Queste considerazioni comportano un corollario. La formazione di metropoli dotate di ruoli polarizzanti così vivaci asseconda la formazione di sistemi portuali, cioè di porti legati tra loro da nessi di complementarietà funzionale e sinergicamente inseriti in un gioco che nuove simultaneamente tutte le strutture, da quelle territoriali a quelle dei traffici marittimi. E' ovvio, quindi, che la presenza di una pluralità di porti vicini costituisce, in questo stadio di organizzazione, non più solo una semplice circostanza topografica, un elemento del paesaggio litoraneo, ma diventa anche il presupposto per raggiungere vere e proprie integrazioni portuali. Questi aspetti, così ricorrenti nel bacino del Mediterraneo e così potenzialmente connessi con l'evoluzione di organizzazioni regionali e con la formazione di agglomerati urbani litoranei, meritano di essere indagati, anche per disegnare profili razionali di strutture orientate verso integrazioni regionali.

5. Le metropoli dell'integrazione mediterranea

Le considerazioni sui legami sistemici e sulla evoluzione di ruoli regionali inducono a mettere a fuoco e ad inquadrare nei disegni storici di cui si è discusso le trasformazioni in atto nel Mediterraneo dal momento in cui bruscamente - e prima di quanto generalmente si prevedesse - le relazioni tra paesi industrializzati e paesi emergenti sono state trasferite su nuovi piani. La reazione dei paesi

emergenti dalla soggezione economica prodotta da regimi di scambi complementari tende a ripercuotersi - forse in misura sensibile - anche sugli assetti litoranei poggiati sulla grande industrializzazione di base.

Su questi temi si è assistito a un repentino mutamento di opinioni: fino a pochi anni or sono si riteneva che il gigantismo delle strutture litoranee provocato da industrie di prima trasformazione fosse destinato a durare a lungo, quasi in una sorta di processo ad infinitum; poi, non appena si sono prodotti gli aumenti dei prezzi delle materie prime, non pochi autori si sono affrettati a dichiarare che l'epoca delle M.I.D.A. era ormai terminata. La realtà, però, si sta rivelando più complessa di quanto si credeva e forse il futuro, anche immediato, ci farà assistere alla formazione di relazioni nuove, ma, almeno nel breve termine, non così radicalmente lontane da quelle tradizionali. E' dunque indispensabile cogliere, in chiave problematica e attingendo a vagli critici idonei ad evitare luoghi comuni, i lineamenti di queste trasformazioni, che nel Mediterraneo si manifestano così vivacemente, anche per definire schemi orientati ad utilizzare razionalmente le opportunità che esse comportano.

L'armatura urbana e le funzioni esercitate dalle città portuali, soprattutto da quelle investite da ruoli metropolitani, si evolveranno per effetto del concorso combinato di un complesso di fattori, di cui i più importanti risalgono indubbiamente alla matrice che informa le strutture dell'interscambio marittimo. A questo proposito si pone solitamente l'accento sull'evoluzione del dialogo euro-arabo, cioè sui tipi e sui livelli di collaborazione che potranno essere conseguiti nell'ambito dei rapporti tra paesi comunitari e i paesi produttori di petrolio. E' questo indubbiamente il nucleo attorno al quale ruotano i profili delle relazioni tra paesi del Mediterraneo settentrionale e paesi emergenti:

ne dipende, infatti, non solo l'interscambio legato alle fonti energetiche, ma anche il profilo futuro della localizzazione delle raffinerie e della petrolchimica di base (o almeno, di alcune sue produzioni fondamentali). Attorno, però, esiste un più ampio campo di interessi, pertinenti le importazioni di altre materie prime (dai fosfati a minerali metalliferi) dal versante meridionale e, quindi, l'intero fronte dell'interscambio tra il Nord (in pratica, l'area comunitaria affacciata sul Mediterraneo) e le comunità emergenti.

Il quadro di riferimento è indubbiamente molto complesso e mosso anche da altre strategie. Non si può fare a meno di riflettere, ad esempio, su quale incidenza potranno avere, per la futura organizzazione portuale e per la futura armatura urbana del Mediterraneo, gli equilibri cui potrebbero approdare le relazioni tra le cosiddette "aree forti" della Comunità: i lineamenti evolutivi su cui procederanno le grandi agglomerazioni e i grandi insiemi urbani e industriali, come la Rhur Renania e il Randstadt Holland, e i grandi assi di sviluppo economico, come quelli dei bacini della Senna, del Rodano e del Po, si ripercuoteranno anche sull'assetto del Mediterraneo, sulla sua dimensione industriale, sulla localizzazione delle strutture portanti degli scambi marittimi, sui livelli di integrazione regionale. E, infine, non si può fare a meno di valutare attentamente le implicazioni che possono riflettersi su questo bacino dai rapporti che si instaureranno tra C.E.E. e COMECON, sia per i riflessi generali che sono destinati ad avere su aree esterne, sia perchè nell'alto Adriatico essi acquistano oggi concrete dimensioni sul piano dell'organizzazione territoriale e delle collaborazioni portuali. Il recente trattato italo-iugoslavo, che prevede - com'è noto - intese interportuali e l'allestimento di una zona franca con destinazione industriale a cavaliere della frontiera politica, costituiscono elementi di rilievo non secondario, anche perchè posso

no essere una sorta di supporto sperimentale su cui potrebbero innestarsi nuovi schemi di rapporti tra l'area della Comunità e quella del COMECON.

In ogni caso, l'ampio orizzonte di questi fattori può incidere sui ritmi e sulle dimensioni con cui si evolverà l'armatura urbana litoranea del Mediterraneo, ma non sul contenuto delle linee di tendenza. Nella sezione settentrionale i futuri assetti saranno sorretti da strutture industriali e portuali con minore "gigantismo" rispetto a quelle sorte negli anni '60; d'altra parte, anche nei vettori per il trasporto di petrolio la corsa all'aumento della portata sembra subire una non trascurabile battuta di arresto. Di conseguenza, a fronte di questi processi si dovrebbe assistere, nei paesi emergenti, e soprattutto nei paesi arabi, alla formazione di nuove strutture urbane in corrispondenza dei punti di imbarco dei semilavorati prodotti dalle industrie di base che nel frattempo si saranno qui sviluppate. I porti ubicati in posizione ottimale, da un lato per ricevere le materie prime dall'interno e dall'altro per alimentare l'interscambio con i paesi di consolidata industrializzazione, potrebbero assumere funzioni polarizzanti e, quindi, svolgere un duplice ordine di ruoli: essere i perni su cui convergeranno le linee di forza attraverso le quali procederà l'organizzazione del territorio; diventare supporti corrispondenti a quelli delle città portuali settentrionali e, soprattutto, di quelle metropoli portuali che finora si sono espanse in simbiosi con grandi industrie di base.

Alla contrazione dei ritmi di espansione dimensionale si dovrebbe delineare - nelle metropoli portuali - una qualificazione manifatturiera poggiata sulla produzione di beni finiti ad alto contenuto tecnologico e destinati anche e soprattutto ai mercati esteri: l'intero sistema "porto industrie città" dovrebbe ridurre la propria dipendenza per l'input e accrescere quella per l'output. Di conseguenza

si formerebbero sollecitazioni ad accrescere economie esterne e attività terziarie orientate verso rapporti internazionali e verso collaborazioni con i paesi emergenti. Evidentemente, tutto ciò avverrà nei limiti in cui procederà il trasfert tecnologico tra paesi industrializzati e il Sud del Mediterraneo e, quindi, secondo gli orientamenti di divisione interregionale del lavoro di cui si è discusso.

La correlazione tra espansione urbana e organizzazione industriale, tuttavia, si evolverà anche per effetto degli inputs tecnologici, che si faranno sentire tanto nel campo dei procedimenti produttivi che in quello dei trasporti e che incideranno prima e più intensamente proprio sulle metropoli portuali e sulle città dei versanti settentrionali del Mediterraneo, perchè dotate di soglie di organizzazione economica più avanzate rispetto a quelle degli altri versanti.

Di questi fattori si sono valutate finora molto poco le ripercussioni che, in generale, possono prodursi sulle strutture urbane e sulle interdipendenze di cui sono protagoniste; a maggior ragione non sono state compiute valutazioni previsionali per il Mediterraneo. Eppure essi potrebbero generare, soprattutto nel medio termine, incidenze forse superiori a quelle producibili da altri ordini di fattori. Sarà opportuno, quindi, che questi temi siano oggetto di particolare attenzione, soprattutto per evitare che - come è accaduto nel recente passato - agli impulsi tecnologici non corrispondano tempestivi interventi sul piano dell'organizzazione portuale e delle strutture connesse.

Si pensi, ad esempio, agli effetti che l'adozione delle cosiddette 'tecnologie secche' in certi procedimenti manifatturieri che abbisognano tuttora di grandi quantità di acqua, avrà su industrie che si sono insediate presso i porti non solo e non tanto per fruire dei trasporti marittimi, ma per utilizzare nello stesso tempo acqua marina. Evidentemen

te, in questi casi, le variabili dell'equazione weberiana della localizzazione industriale acquistano nuovi valori e potrebbero indurre le industrie ad arretrare rispetto alla costa, ubicandosi in aree più interne o addirittura orientandosi verso i baricentri della domanda; la direzione e l'entità dello spostamento dipenderanno, ovviamente, dal grado di dipendenza delle produzioni nei riguardi del porto per l'approvvigionamento di materie prime o per la esportazione di manufatti; ma vi peseranno anche altri fattori, insiti nella stessa organizzazione del territorio e negli assetti urbani, come le diseconomie provocate da congestione di sedi e da carenza di vie di comunicazione. Altro fattore di "allontanamento dalla banchina", ma non di orientamento verso i centri di consumo, sarà costituito dalle nuove tecnologie, già in corso di avanzata sperimentazione, per il trasporto automatico delle rinfuse solide. La tecnica delle solid pipe lines, per restare nel caso più noto, favorisce l'insediamento di industrie in posizione arretrata rispetto alla costa, in punti maggiormente dotati di risorse e meno incisi dallo sviluppo urbano. Ne potrebbe conseguire la propensione a dilatare le sedi, residenziali e produttive, su spazi più ampi di quelli oggi occupati a ridosso dei porti e a realizzare maglie urbane più larghe, o addirittura a favorire il passaggio da agglomerazioni monocentriche, che odiernamente sono la figura più diffusa nelle fasce litoranee del Mediterraneo, ad agglomerazioni policentriche, che facciano perno anche su centri urbani relativamente interni e finora non coinvolti dall'espansione delle aree periportuali.

A questo decentramento di strutture, assecondato anche dalla formazione di sistemi portuali su fronti costieri di non trascurabile estensione, corrisponderà - o dovrà corrispondere - un accentramento operativo, capace cioè di imprimere impulsi coordinati a tutti i livelli a pro della migliore collaborazione intramediterranea. A questo punto, però,

non pare ozioso ricordare anche che la realizzazione di veri e propri sistemi, che comprendano organizzazione territoriale e trasporti marittimi, genera indubbi vantaggi, ma anche rischi non trascurabili. La specializzazione delle strutture, conseguenza tipica dei legami sistemici, potrebbe degenerare in quei processi di "segregazione progressiva", che la teoria dei sistemi ha analizzato sul piano generale e che ritiene ovviamente verificabili anche nei processi di regionalizzazione. Di conseguenza, a mano a mano che gli inputs tecnologici, vistosamente sollecitati dall'evoluzione dei mercati delle materie prime, produrranno effetti sulle città e sulle metropoli portuali e condurranno, almeno in certe aree nevralgiche, alla formazione di trame complesse e con elevata qualificazione funzionale, saranno necessari nuovi schemi decisionali per assicurare coordinamenti e collaborazioni.

In altri termini, l'integrazione mediterranea, a qualunque livello possa essere conseguita, non è un assetto autoalimentantesi, ma deve essere continuamente sostenuta e orientata da politiche idonee ad evitare la degradazione del sistema di relazioni su cui essa poggia, se si vogliono evitare punti critici sia nell'evoluzione delle economie delle regioni emergenti che di quelle delle regioni di consolidato sviluppo. E l'organizzazione urbana, il ruolo stesso delle metropoli portuali, dovrebbero essere considerati supporti nevralgici - e come tali adeguatamente organizzati - di queste suggestive, ma problematiche proiezioni.

COLLABORAZIONE MEDITERRANEA E PORTI INSULARI

(S. Usai)

In questi ultimi mesi è stato compiuto, in seno al Comitato di Coordinamento dei porti del Mediterraneo nord-occidentale, un apprezzabile sforzo di chiarimento e di approfondimento dei propositi manifestati nella IV Assemblea, sicché oggi è possibile mettere a fuoco alcune linee, attraverso le quali sviluppare la ricerca sull'economia marittimo-portuale nel quadro della collaborazione o, al limite, dell'integrazione mediterranea. Questi progressi, che consentono a questa V Assemblea di adottare idonee decisioni, sono stati resi possibili dalla graduale presa di coscienza, negli ambienti più diversi, dell'importanza dei problemi mediterranei, dal lavoro compiuto da studiosi nell'ambito delle varie delegazioni del Comitato e, infine, dalle ricerche che, in ordine a temi economici e politici generali, sono state prodotte da organismi qualificati, come l'Istituto Affari Internazionali.

Questi chiarimenti, le riflessioni che ne sono conseguite e i contributi messi a punto, consentono, dunque, di formulare una serie di punti fermi, alcuni dei quali meritano di essere attentamente valutati.

Non v'è dubbio, prima di tutto, che le previsioni della domanda di servizi marittimi e portuali, cui la ricerca in argomento si propone di approdare, debbano essere dedotte dall'analisi dei modi e dei ritmi con cui si trasforma la divisione internazionale del lavoro. Tuttavia, proprio su questo tema - cioè sul conseguimento di nuovi rapporti tra paesi industrializzati e paesi emergenti nel Mediterraneo - si profilano due tesi.

La prima sostiene l'opportunità di delineare "proiezioni ragionate" del comportamento di certe variabili che presiedono alle relazioni economiche e all'interscambio, in modo da individuare, sia pure in termini problematici e con la dovuta considerazione di fattori casuali, alcune stime del volume e del contenuto della domanda. I soggetti portuali e marittimi vengono assunti, in sostanza, come protagonisti neutrali rispetto ai movimenti politici, ma comunque protagonisti animati da propensione ad intervenire efficacemente nei settori di loro competenza.

La seconda tesi, invece, propone che, sulla futura divisione internazionale del lavoro, si assumano "ipotesi normative", dedotte ovviamente da determinate opzioni di politica internazionale, e che su di esse si fondino non solo le previsioni, ma anche linee di comportamento dei porti, soprattutto dei porti sorretti da città metropolitane, i quali sarebbero in grado di esprimere più degli altri vere e proprie linee politiche. In sostanza, si propone che gli operatori portuali e marittimi basino il loro comportamento non su ciò che probabilmente e ragionevolmente sarà, ma su ciò che dovrà - o dovrebbe - essere.

Tra le due ipotesi la preferenza, - a mio modesto avviso - deve andare alla prima, proprio perchè essa viene incontro realisticamente alle esigenze degli operatori, fornendo loro un adeguato supporto ricognitivo e previsivo. Anzi, non è chi non veda l'utilità che la ricerca approdi anche alla definizione di un impianto permanente di informazioni selezionate e tempestivamente rese sull'economia marittimo-portuale e sulle attività connesse nel Mediterraneo, in modo da rispondere con continuità a queste istanze.

La costruzione di un quadro avulso da proposizioni normative consente, tra l'altro, di cogliere la complessità e la varietà di situazioni e di prospettive che si stanno delineando nel Mediterraneo e di non limitare l'analisi a pochi porti (metropoli portuali) e a poche strutture di interscambio (rapporti tra regioni industrializzate e mondo arabo), cui si sarebbe indotti se si prendessero le mosse da determinate opzioni politiche. E, in questo quadro, dovrebbero essere messe adeguatamente a fuoco le funzioni dei porti insulari che, nel Mediterraneo, acquistano un rilievo inconsueto, forse irripetibile in altri bacini marittimi.

L'attenzione sull'armatura portuale delle isole mediterranee è stata già posta durante l'incontro di operatori economici svoltosi a Cagliari il 6 giugno 1975, cioè in concomitanza della riapertura del Canale di Suez. In quella sede si sono anticipate non poche argomentazioni che oggi trovano, anche nelle relazioni e nei contributi presentati a questa Assemblea, riconfermata validità.

E' ben vero che la maggior parte dei porti insulari è ancora legata nel Mediterraneo a tradizionali funzioni di emporio, cioè a movimenti di merci di varia natura, trattate in quantità non elevate e con tecnologie non avanzate. Ma va riconosciuto che, su questo dilatato e complessivamente non vigoroso tessuto portuale, alcuni porti hanno acquisito o stanno acquisendo dimensioni e funzioni comparabili con quelle di qualificati scali del versante atlantico e del Mare del Nord, cioè della più importante sezione portuale della C.E.E.. L'assunzione di grandi traffici di rinfuse, l'allestimento di aree industriali di vaste proporzioni con prevalente insediamento di produ-

zioni di base, la tendenza ad innestare su queste strutture funzioni più qualificate, imperniate sul trattamento di flussi intermodali di merce varia, e infine la rapida formazione di un buon apparato di economie esterne ha fatto sì che alcuni porti, nelle isole maggiori, siano divenuti elementi non secondari dell'economia mediterranea. Il caso di Cagliari può essere considerato paradigmatico: il suo efficace inserimento in processi economici gli attribuirà sicuramente un substrato di funzioni ampiamente competitivo con quelli di porti continentali di collaudata organizzazione.

Si impone, dunque, che la ricerca, cui la V Assemblea darà presumibilmente l'avvio, tenga adeguatamente conto dei porti insulari e ne esplori le possibilità di razionale innesto nei futuri assetti dell'interscambio intramediterraneo e transmediterraneo.

Al riguardo non si può fare a meno di ricordare che, appena sviluppatosi in termini acuti il "nuovo corso" nei rapporti tra paesi a diverso livello di sviluppo economico, si è ritenuto che le industrie di base dovessero impiantarsi nei paesi produttori di materie prime, cioè nel versante meridionale del Mediterraneo. Di conseguenza non pochi ritenerono che i porti insulari, che la loro espansione dovevano proprio all'industrializzazione di base, fossero destinati a subire negativi e radicali contraccolpi.

I contributi più recenti dedicati ai futuri assetti della localizzazione industriale pongono invece l'argomento in chiave decisamente più problematica rispetto alle primitive impostazioni. In primo luogo emerge che solo alcune produzioni tendono ad orientarsi verso i paesi produttori. Ad esempio, nel campo della petrolchimica le tendenze investono la raffinazione e certe produzioni di base,

mentre per gli intermedi (e ancor più per i prodotti finiti) non sembrano avvertirsi trasformazioni dei modelli localizzativi consolidati. A ciò si aggiunga che la domanda di semilavorati e di prodotti finiti di varia natura, che sarà espressa dai paesi emergenti, provocherà nuovi orientamenti nell'espansione industriale dei paesi sviluppati, in base ai quali tenderanno ad installarsi presso i porti industrie legate all'esportazione. Ora, le isole maggiori - come la Sardegna e la Sicilia - possono ancora offrire per queste esigenze risorse ambientali che non è agevole trovare in spazi litoranei continentali. Per la stessa ragione non pare il caso di ritenere che porti insulari dotati di adeguati livelli organizzativi - com'è il caso di Cagliari - non abbiano possibilità di svolgere funzioni specializzate anche nel campo delle merci varie, soprattutto se si tiene presente che un rinvigorismento della vita marittima nel Mediterraneo produrrà incrementi nella domanda di traffici intermodali e necessità di allestire centri di smistamento.

Queste considerazioni, svolte a titolo esemplificativo, richiedono, ovviamente, di essere sottoposte a verifica e potrebbero essere integrate da parecchie altre, relative agli assetti funzionali potenzialmente attribuibili ai porti delle isole. Ma non pare il caso di indugiare. Pare infatti sufficientemente dimostrato che queste strutture portuali hanno nell'interscambio marittimo, e a maggior ragione nel più ampio quadro della collaborazione mediterranea, un ruolo non marginale, che una ricerca realisticamente impostata non può fare a meno di interpretare con attenzione. D'altra par

te, il valore di siffatta iniziativa, che dovrebbe essere assunta dall'Assemblea del Comitato, non sta tanto nell'adottare certe opzioni politiche generali, ma piuttosto nell'approntare, a livello marittimo-portuale, strumenti sufficientemente validi e duttili affinché il comportamento degli operatori possa adeguarsi alle trasformazioni ragionevolmente prevedibili e affinché possano essere efficacemente messe a profitto le risorse di cui a questo fine si dispone.

* * *



CENTRO STUDI
UNIONE DELLE CAMERE DI COMMERCIO DELLA LIGURIA

STRUTTURA DEMOGRAFICA E SOCIO-ECONOMICA DELL'AREA MEDITERRANEA

elaborazioni grafiche:

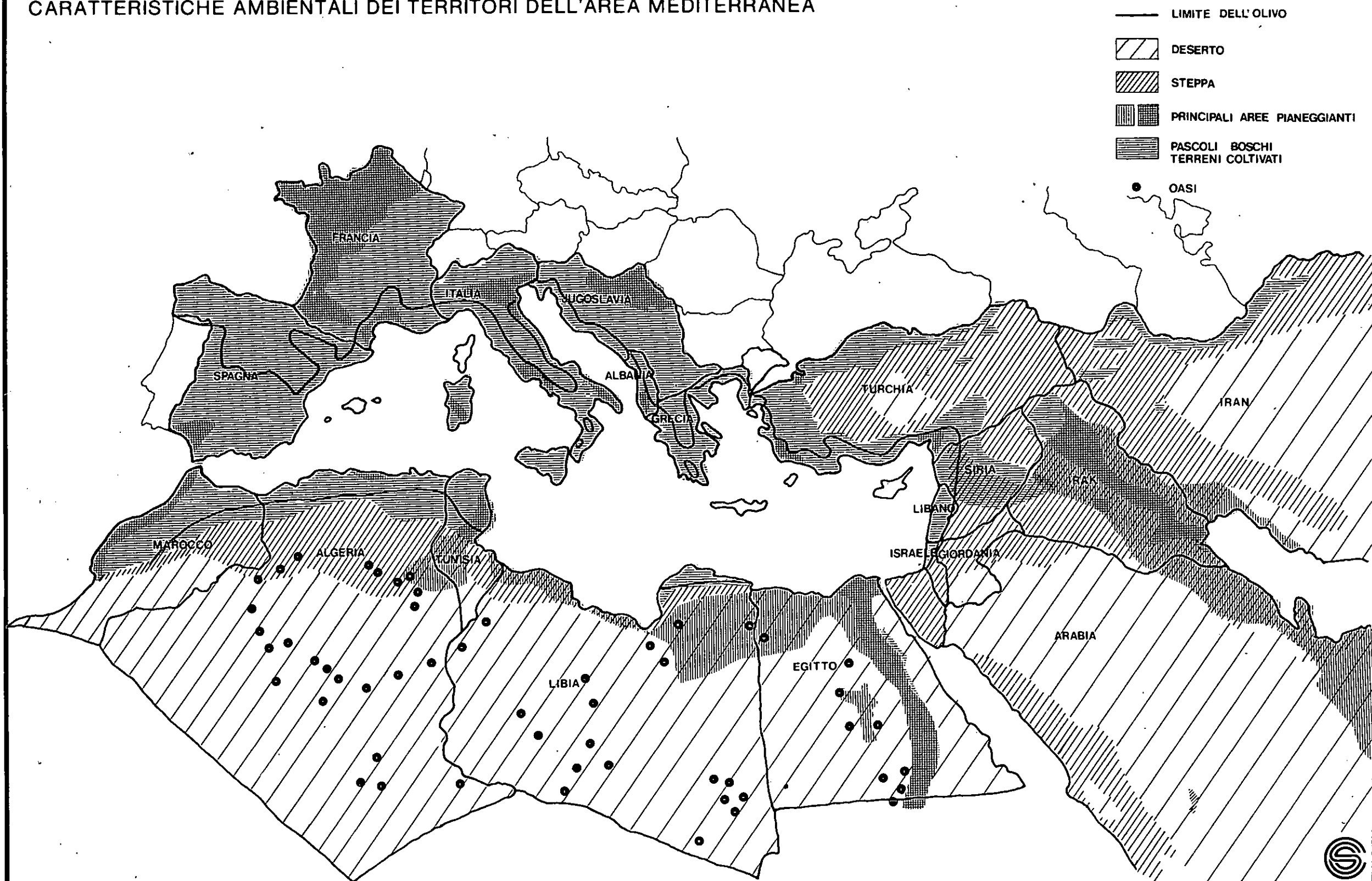
popolazione e istruzione
economia e reddito
produzione agricola e industriale
localizzazioni produttive
vie di comunicazione
scambi commerciali
indicatori del grado di benessere

*allegato alla relazione presentata dalla
dott.ssa Liviana Meccoli Gualchi*

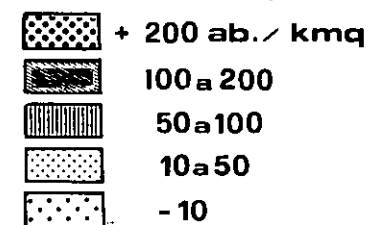
V assemblea generale
del comitato di coordinamento dei
porti del mediterraneo nord-occidentale
tolone 13-14 settembre 1976 - marsiglia 15 settembre 1976

57

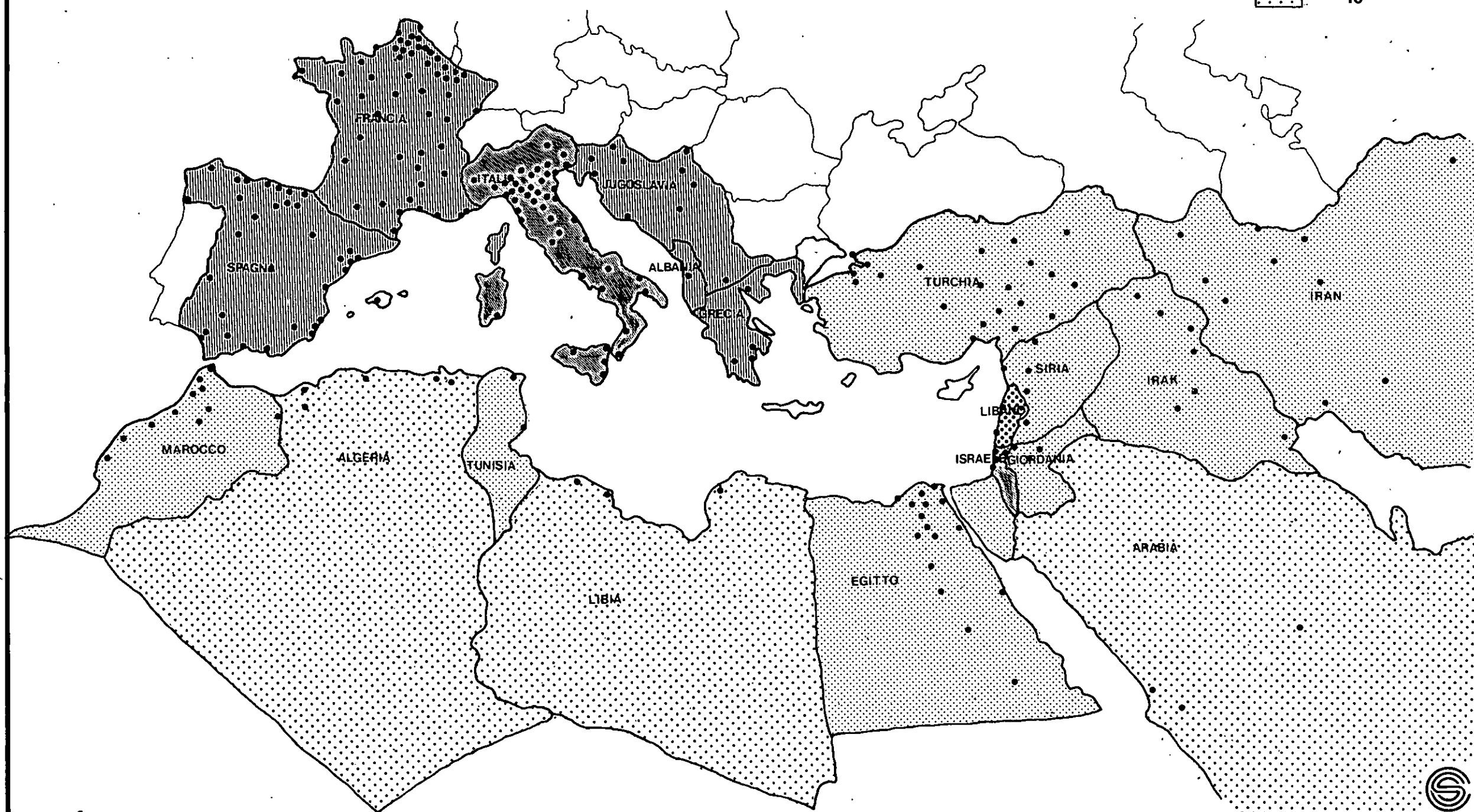
CARATTERISTICHE AMBIENTALI DEI TERRITORI DELL'AREA MEDITERRANEA



DENSITA' DEMOGRAFICA ASSOLUTA AL 1974

n. abitanti per Km² di superficie

• CITTA' CON OLTRE 100'000 ABITANTI

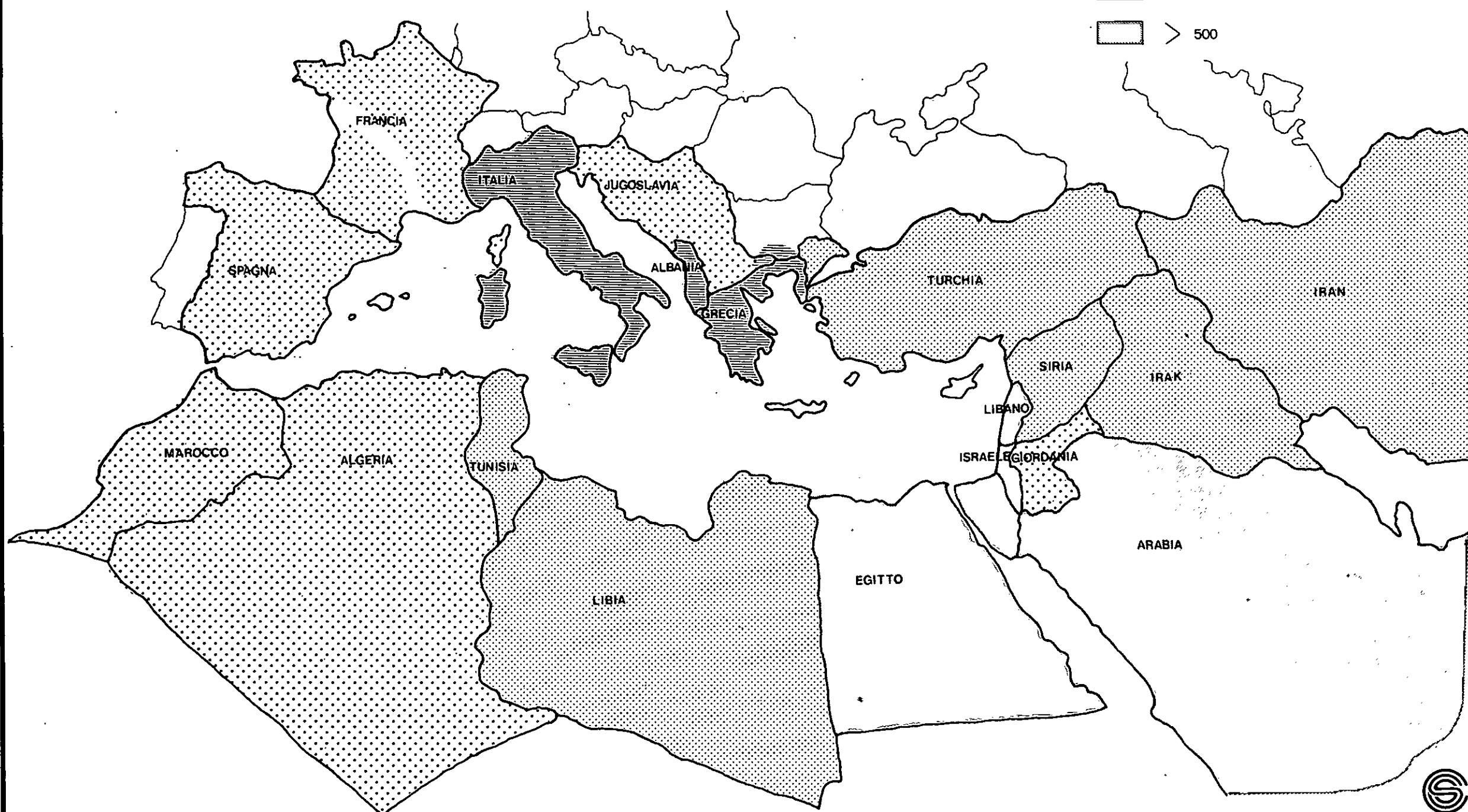


DENSITA' DEMOGRAFICA RELATIVA AL 1974

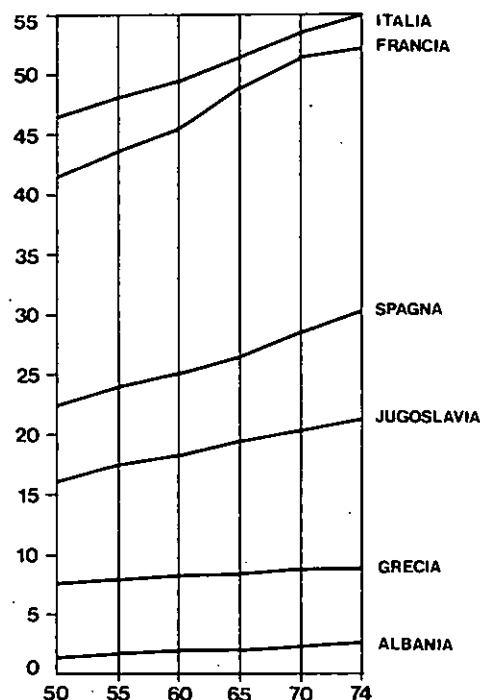
n. abitanti per Km² di superficie coltivata e produttiva
 < 200

 da 200 a 300

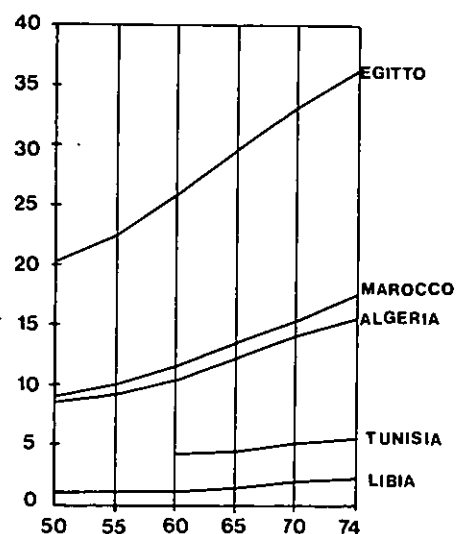
 da 300 a 400

 > 500


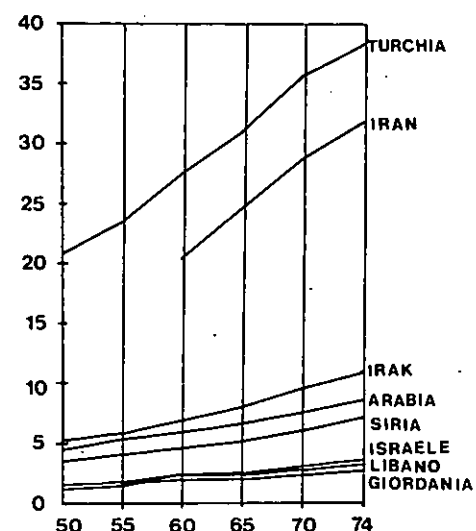
EUROPA

DINAMICA DELLA POPOLAZIONE 1950/1974
(milioni di abitanti)

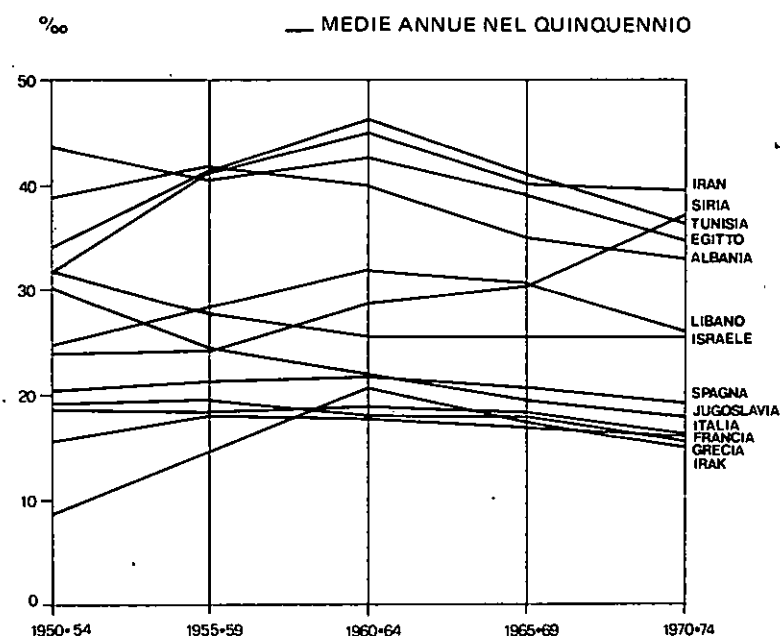
AFRICA



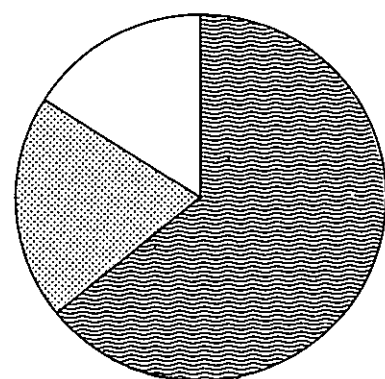
ASIA



Nota: per Tunisia e Iran i dati anteriori al 1960 non sono disponibili

INDICI LORDI DI NATALITA'
‰ abitanti presenti

COMPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE MEDITERRANEA

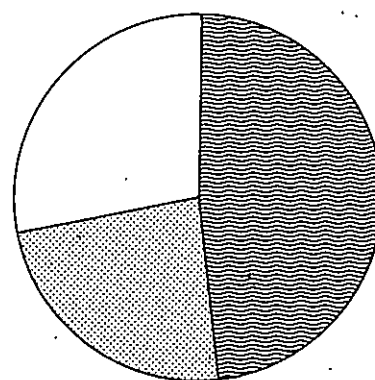
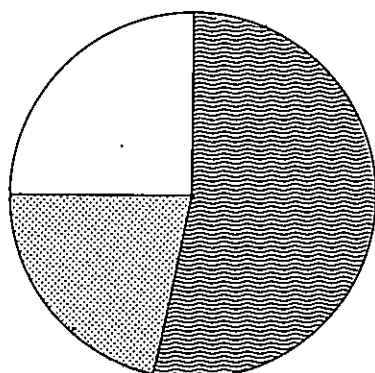


asia 17,6 %
 africa 17,8 %
 europa 64,5 %

1950

1960

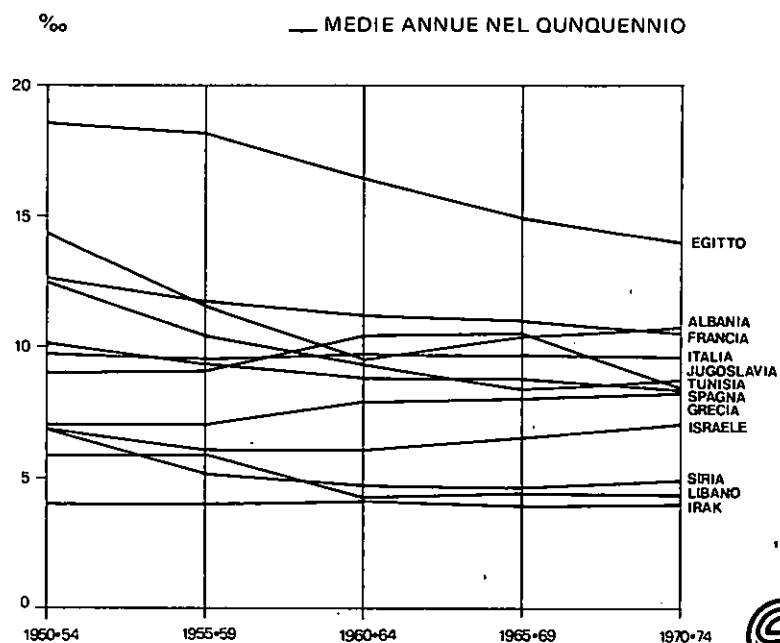
asia 25,8 %
 africa 19,2 %
 europa 54,8 %



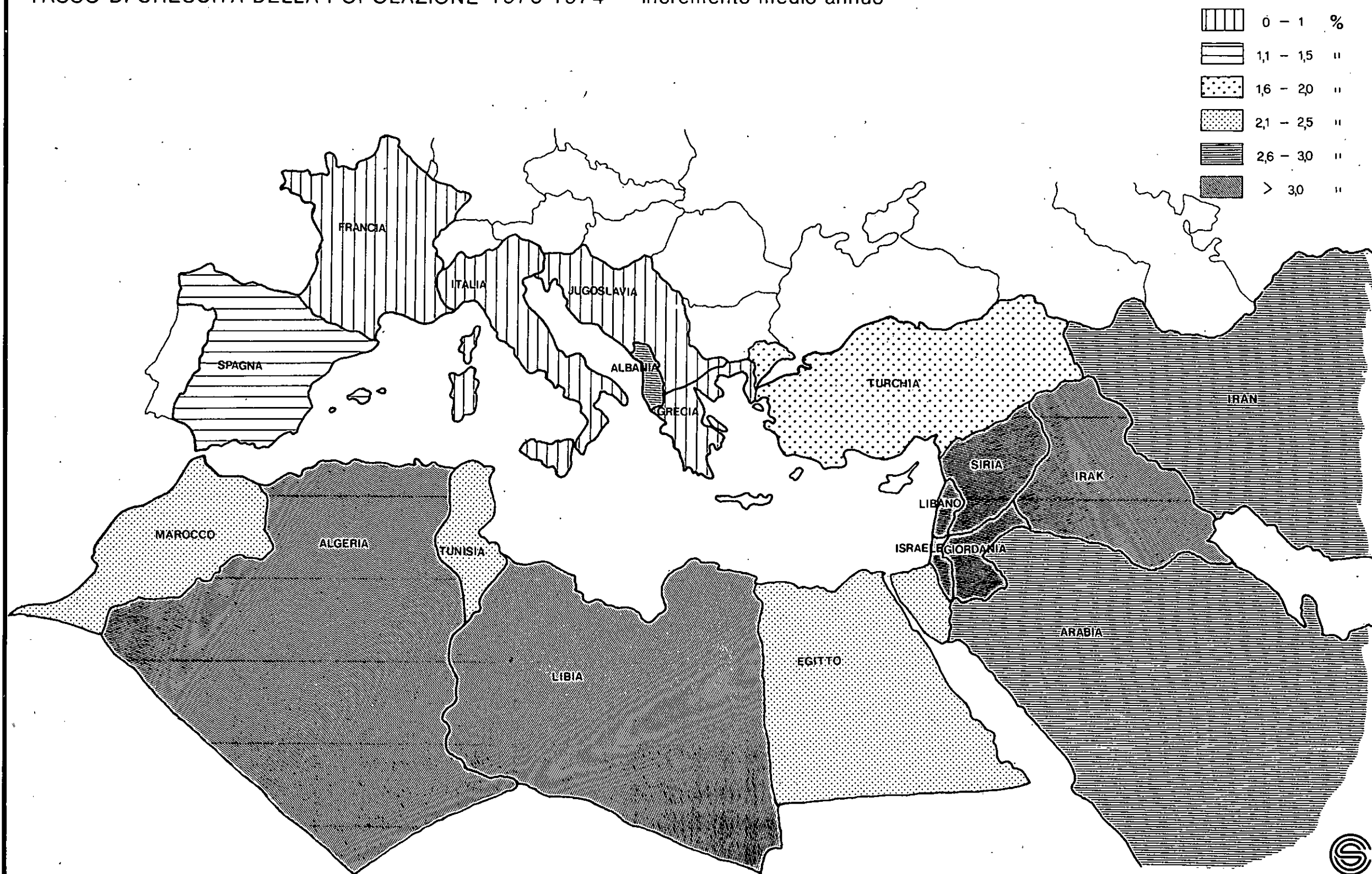
asia 29,4 %
 africa 21,6 %
 europa 48,9 %

1974

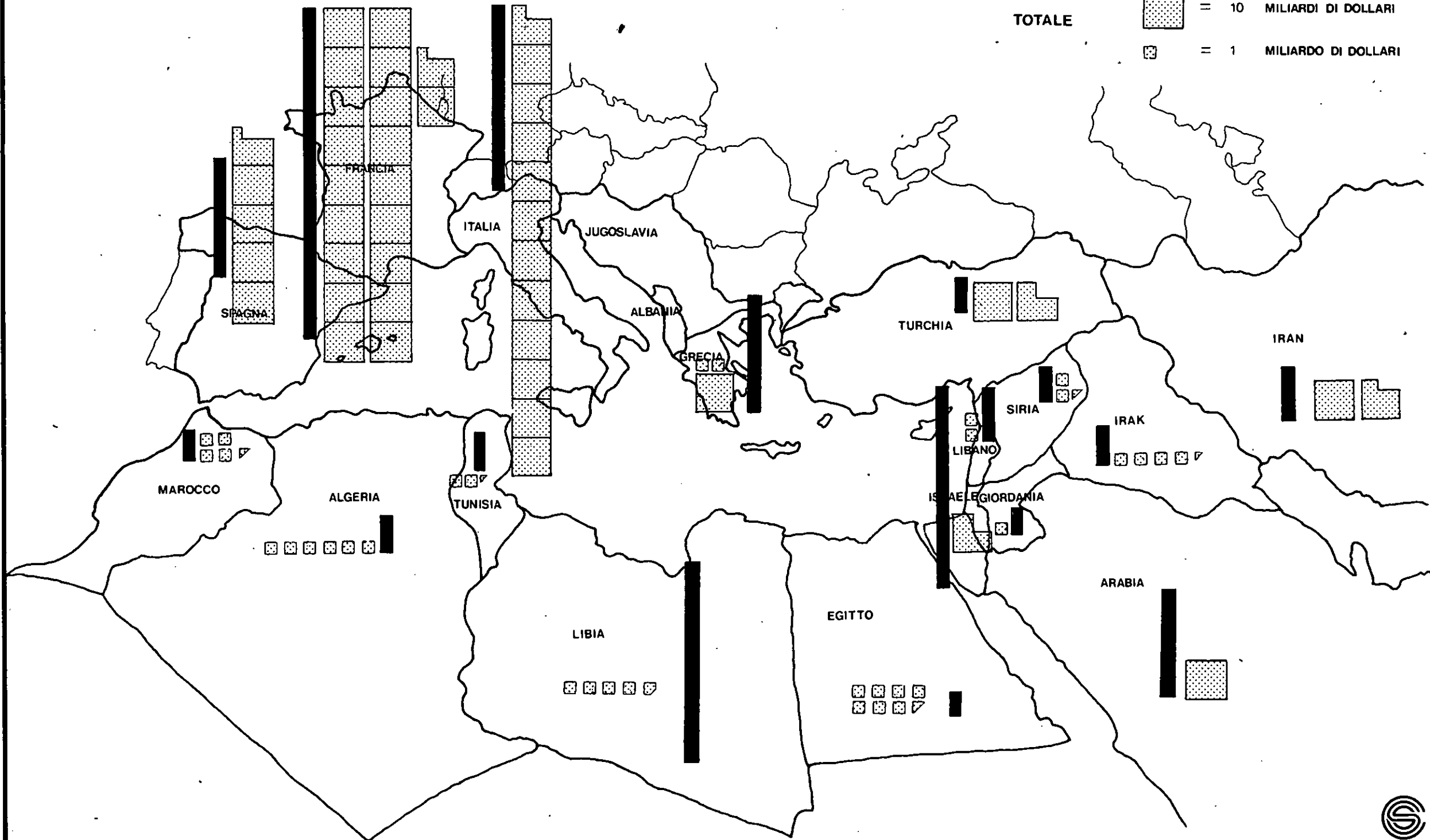
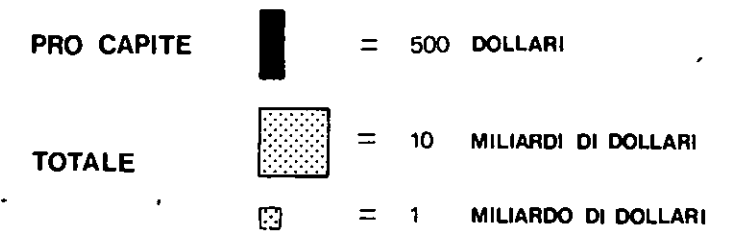
INDICI LORDI DI MORTALITA'



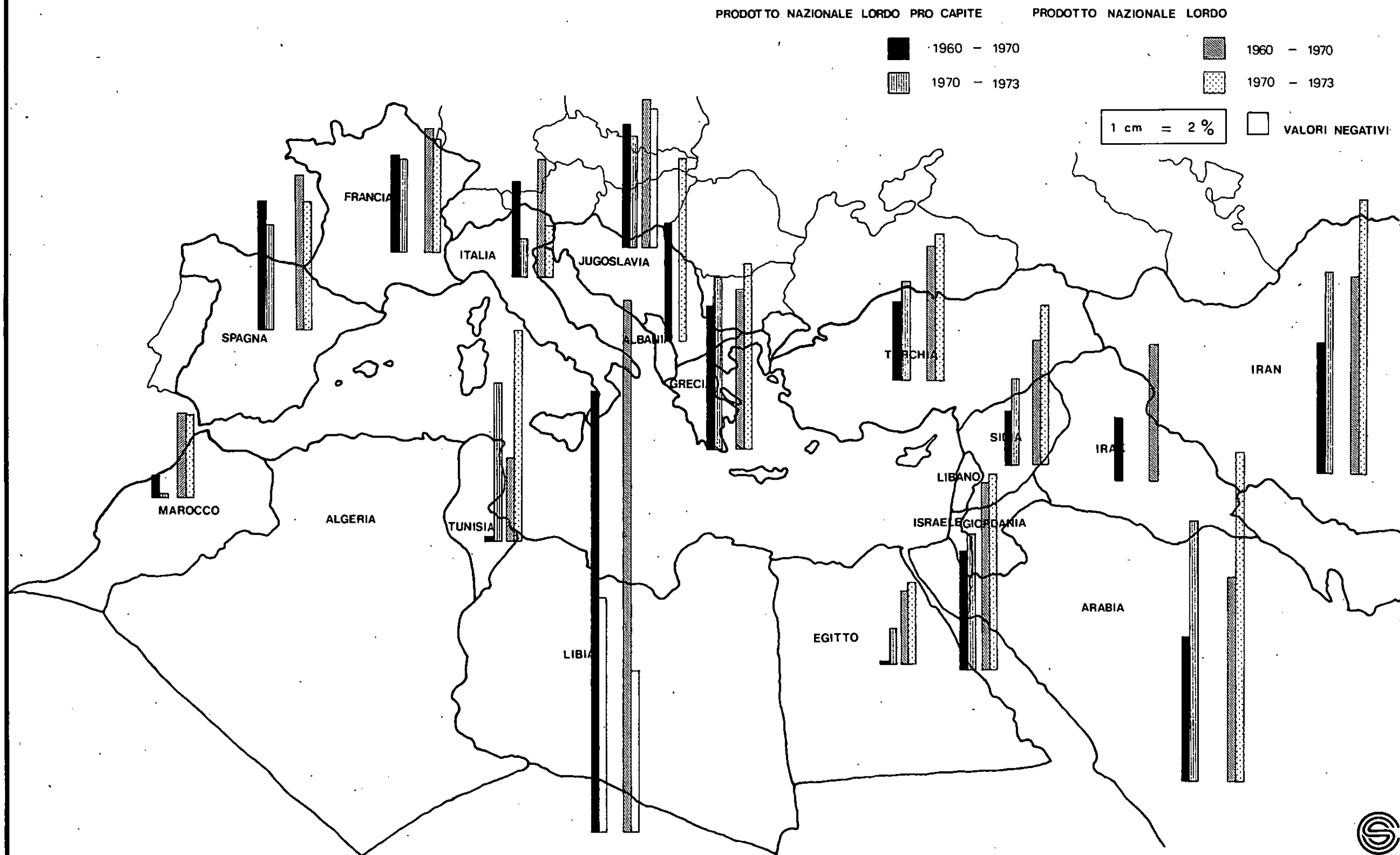
TASSO DI CRESCITA DELLA POPOLAZIONE 1970-1974 Incremento medio annuo



PRODOTTO NAZIONALE LORDO TOTALE E PRO-CAPITE - 1972 -

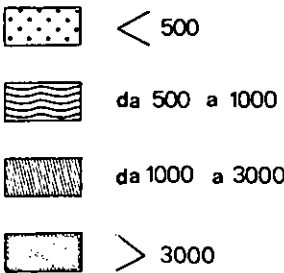


TASSI DI INCREMENTO MEDIO ANNUALE DEL PRODOTTO NAZIONALE LORDO E DEL P.N.L. PRO-CAPITE (a prezzi costanti)

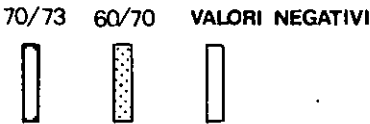


PRODOTTO NAZIONALE LORDO DEL SETTORE AGRICOLO

Valori al 1972 in milioni di \$ USA

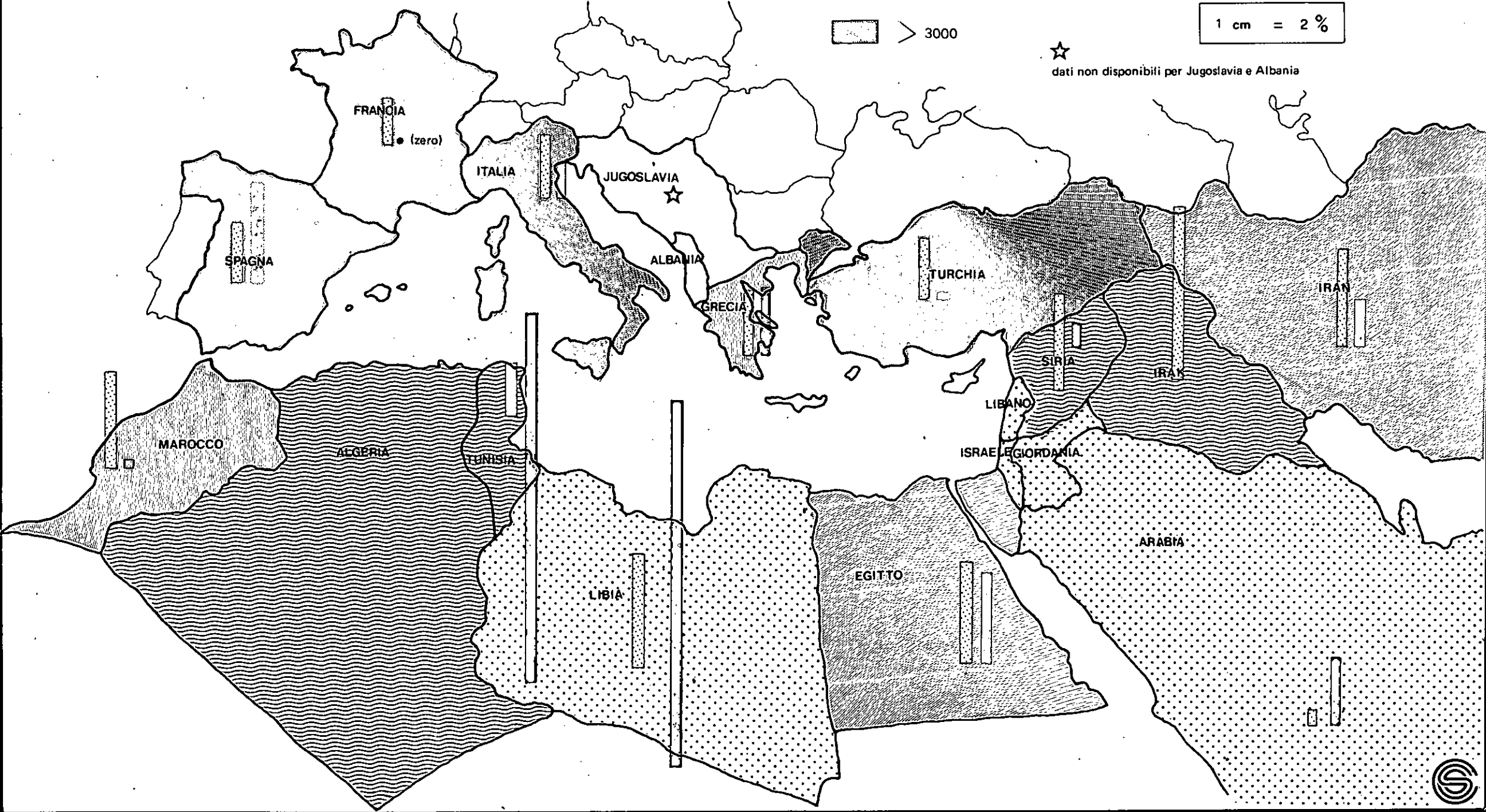


tassi medi annui di incremento del prodotto
agricolo a prezzi costanti



1 cm = 2 %

★
dati non disponibili per Jugoslavia e Albania



CLASSIFICAZIONE DEI PAESI MEDITERRANEI IN BASE AL GRADO DI DIPENDENZA
DELLA STRUTTURA ECONOMICA DAL SETTORE PRIMARIO (in termini di addetti)

Scarto dalla % media di addetti all'agricoltura (41,6 %)

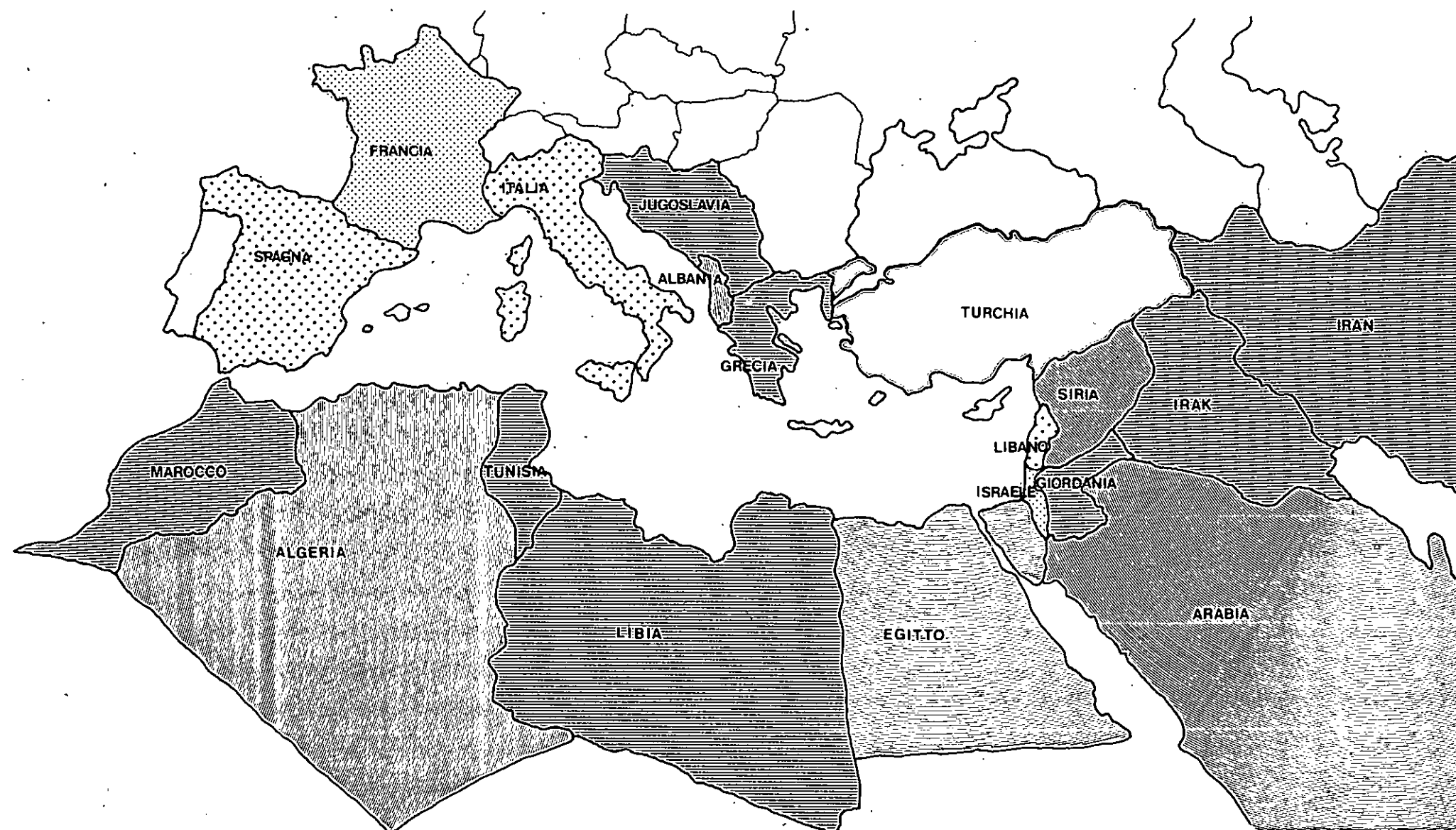
□ > + 25 %

▨ da + 25 % a + 10 %

▧ + 10 %

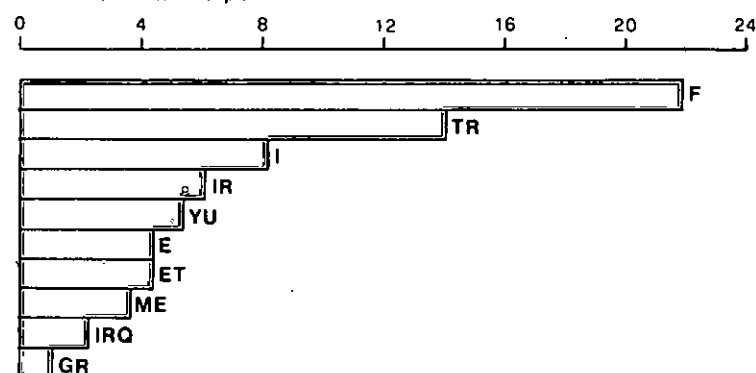
▩ da - 10 % a - 25 %

▫ < - 25 %

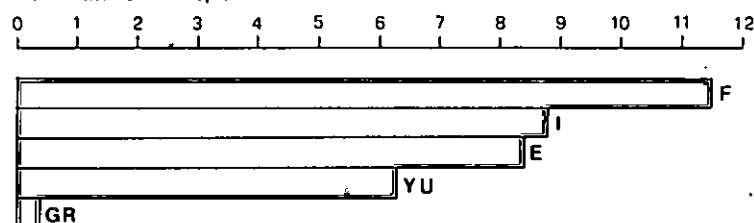


ALLEVAMENTO E PESCA - PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI

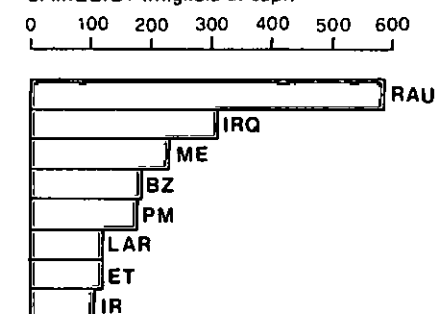
BOVINI (milioni di capi)



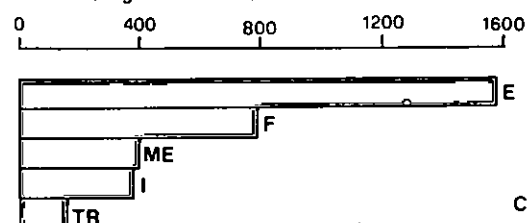
SUINI (milioni di capi)



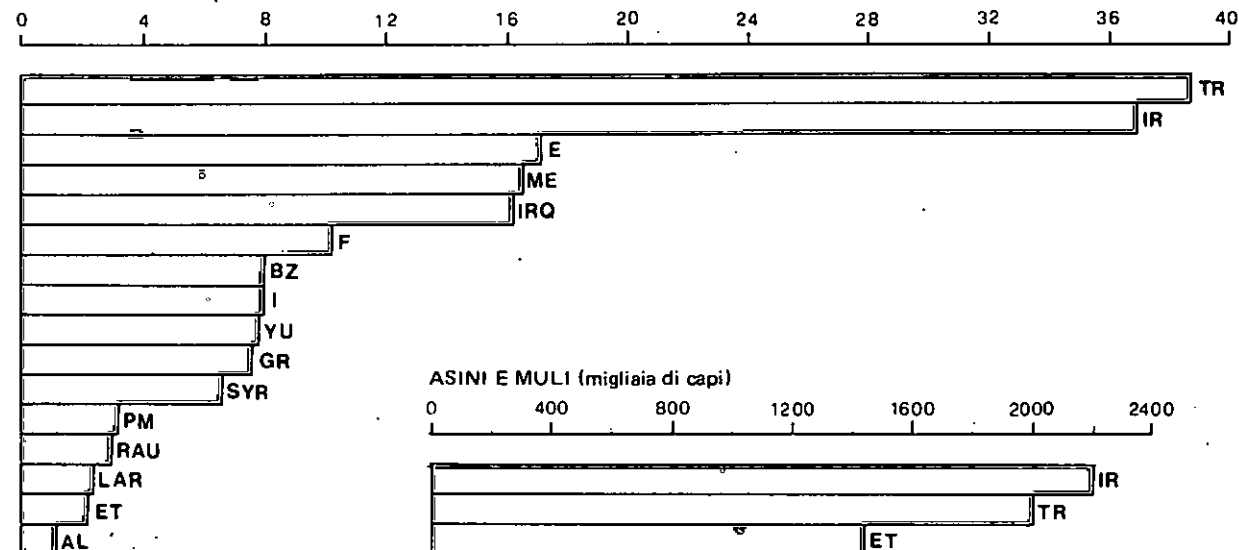
CAMELIDI (migliaia di capi)



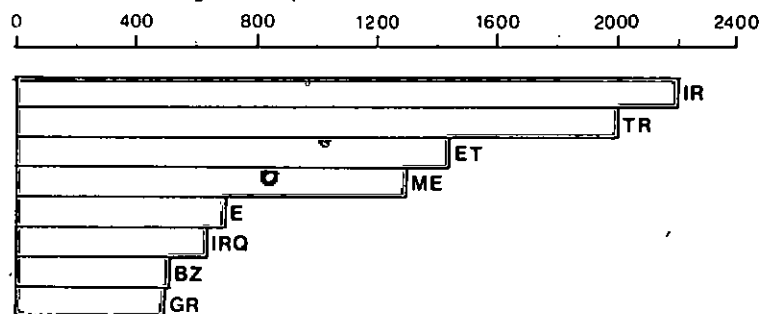
PESCE (migliaia di tonn.)



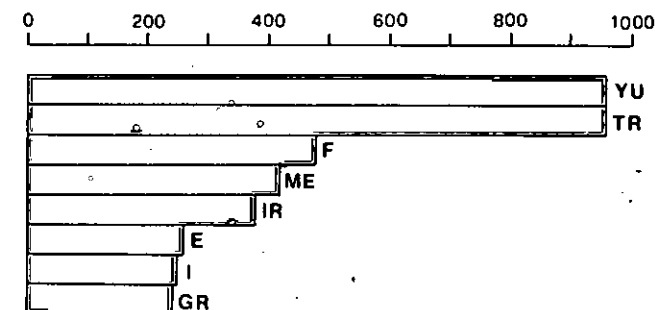
OVINI (milioni di capi)



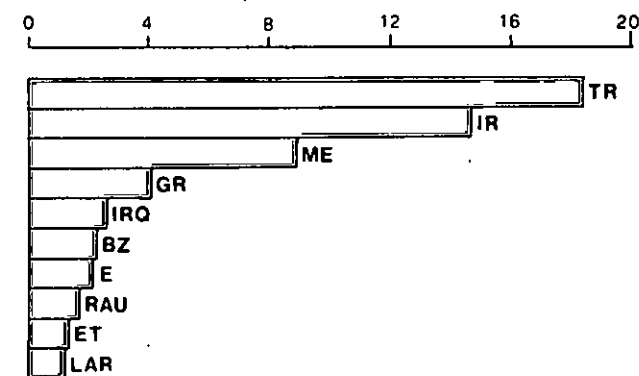
ASINI E MULI (migliaia di capi)



CAVALLI (migliaia di capi)



CAPRINI (milioni di capi)

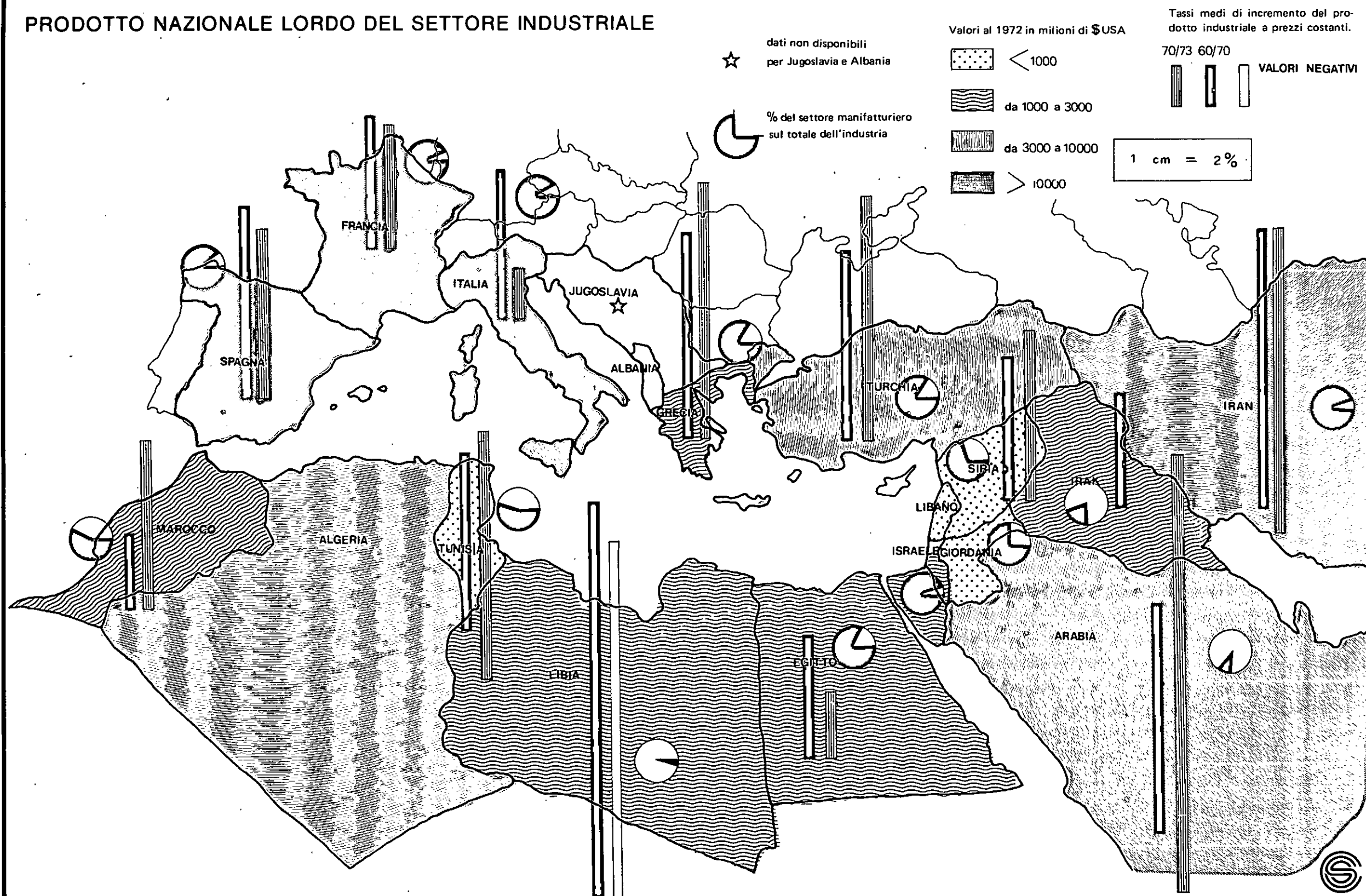


SIGLE INTERNAZIONALI

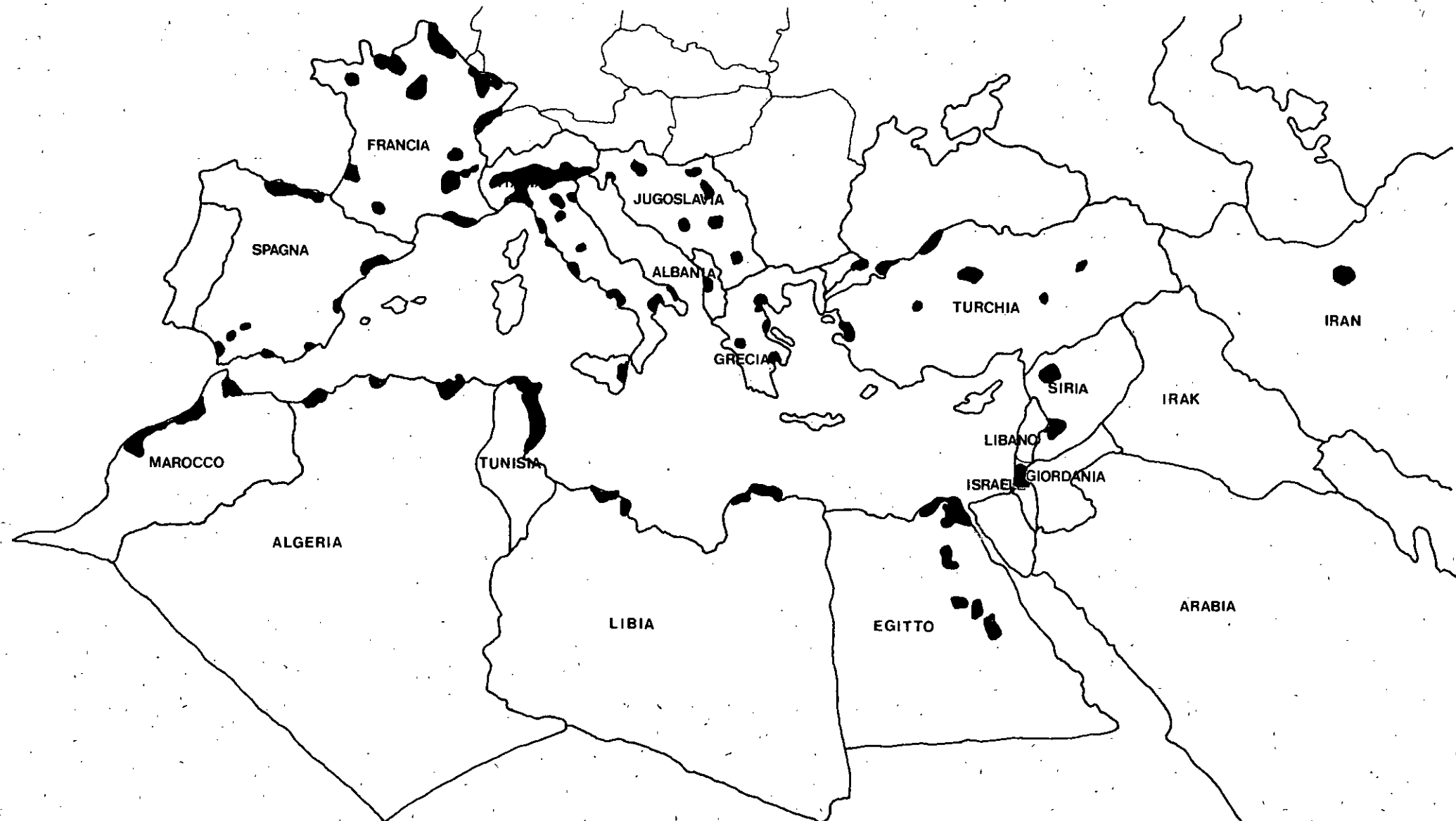
Albania	AL
Algeria	BZ
Arabia	RAU
Egitto	ET
Francia	F
Giordania	BI
Grecia	GR
Iran	IR
Iraq	IRQ
Israele	IL
Italia	I
Jugoslavia	YU
Libano	RL
Libia	LAR
Marocco	ME
Siria	SYR
Spagna	E
Tunisia	PM
Turchia	TR



PRODOTTO NAZIONALE LORDO DEL SETTORE INDUSTRIALE



AREE DEL BACINO MEDITERRANEO CON MAGGIORE DENSITA' DI INSEDIAMENTI INDUSTRIALI



GIACIMENTI PETROLIFERI E DI GAS NATURALE:

oleodotti e gasdotti; aree di raffinazione del greggio

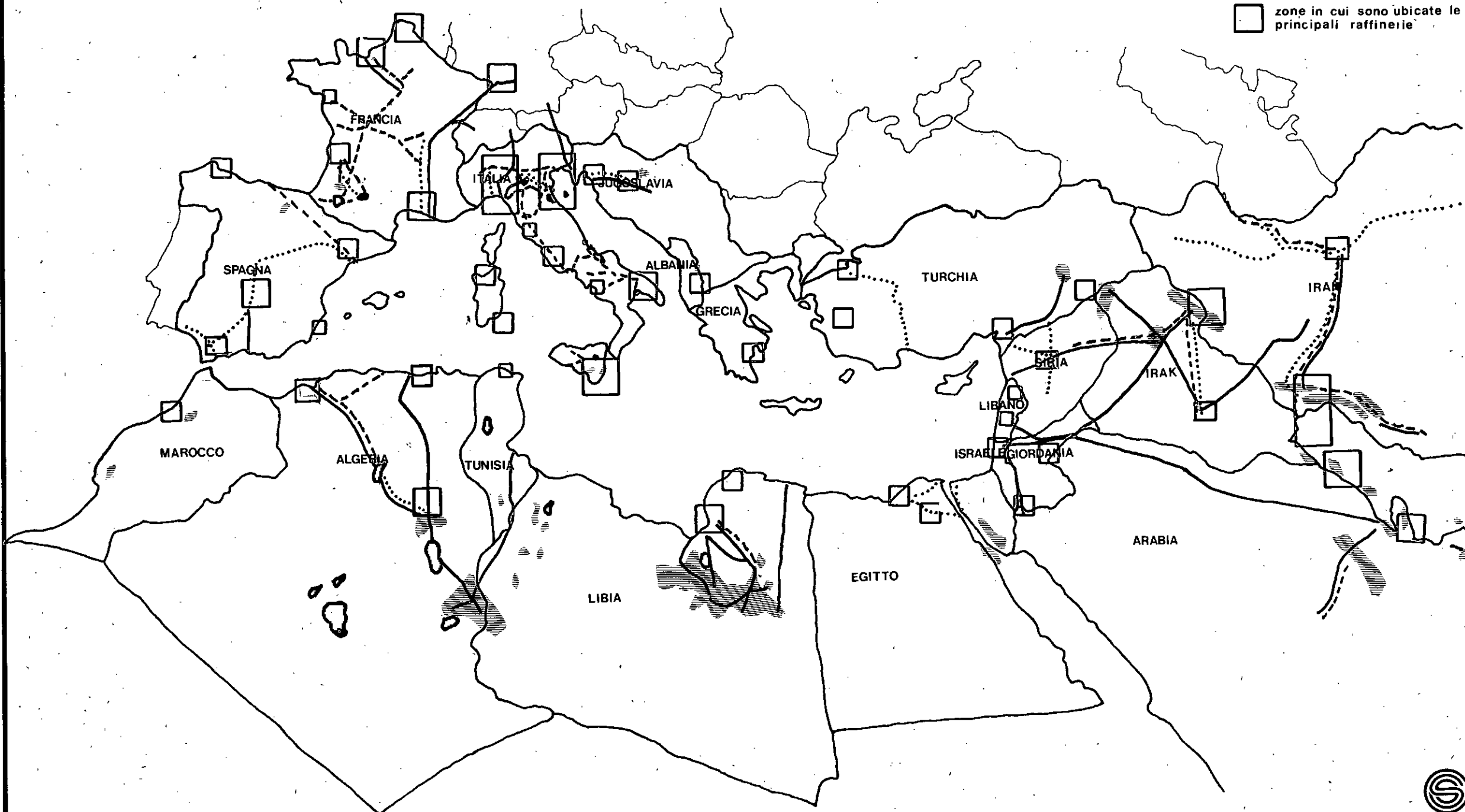
-  PETROLIO
 GAS NATURALI

 — in costruzione

 - - -

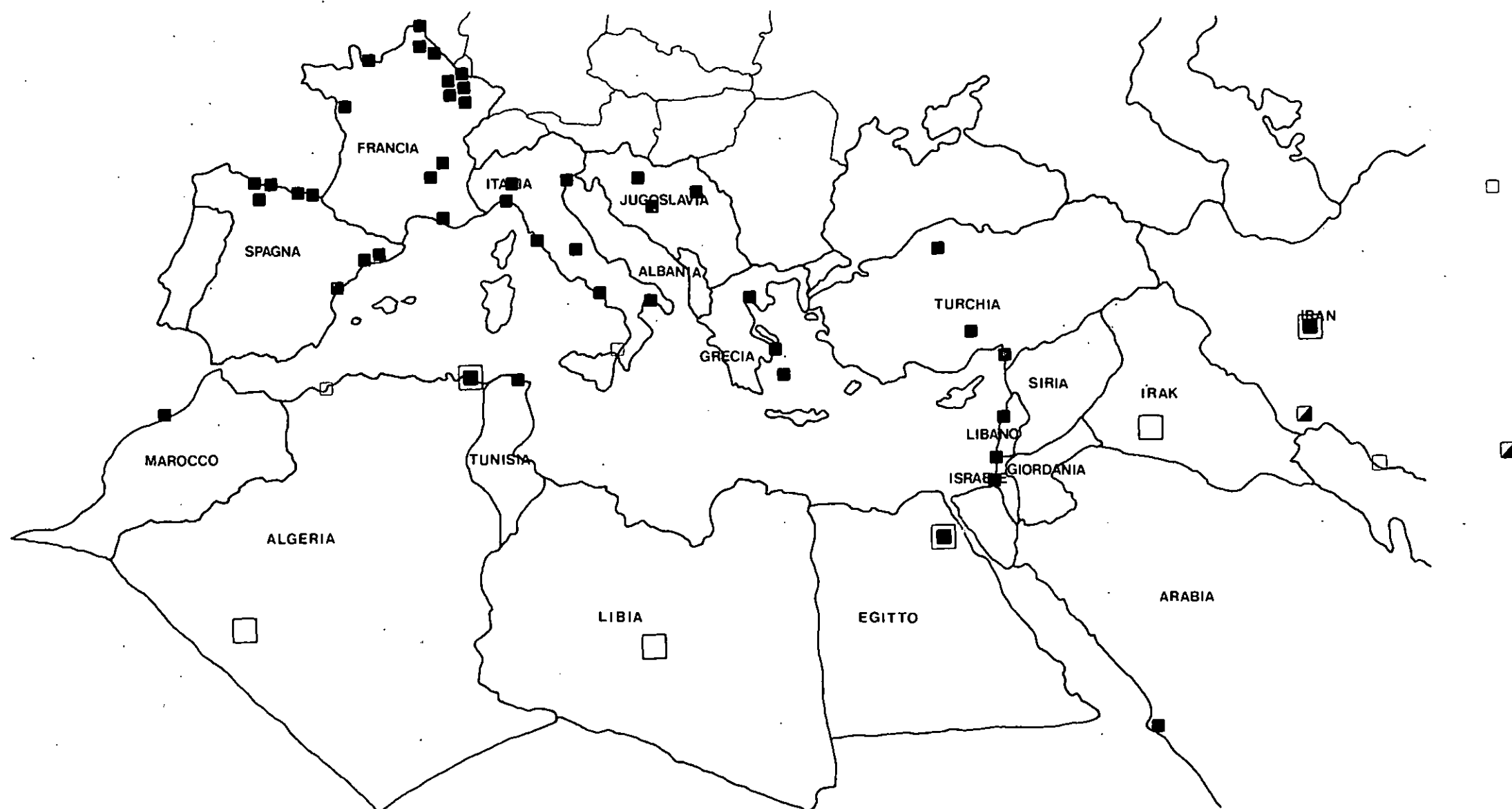
-  — oleodotti per greggio
 oleodotti per raffinato
 - - - gasdotti

-  zone in cui sono ubicate le principali raffinerie

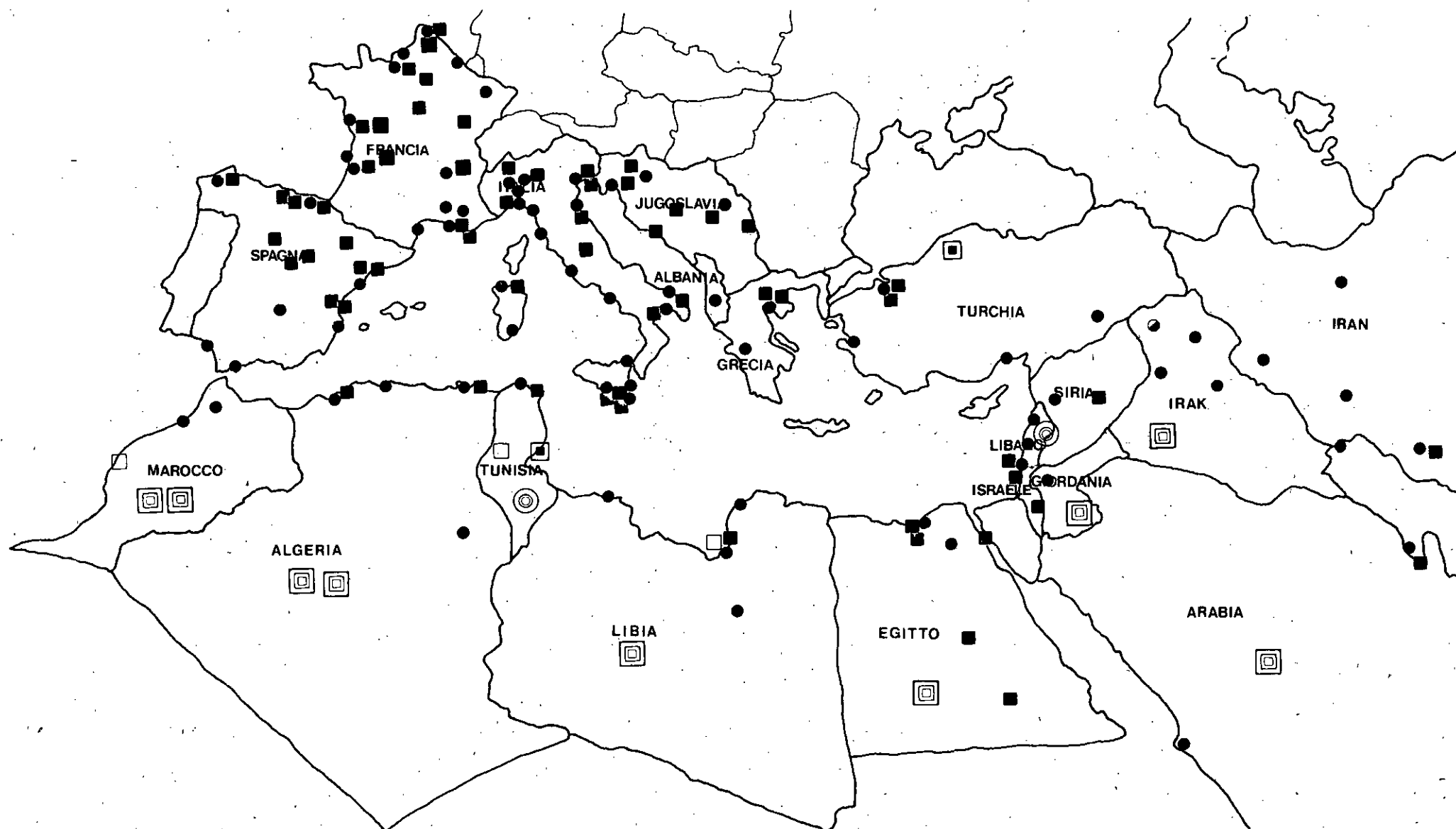
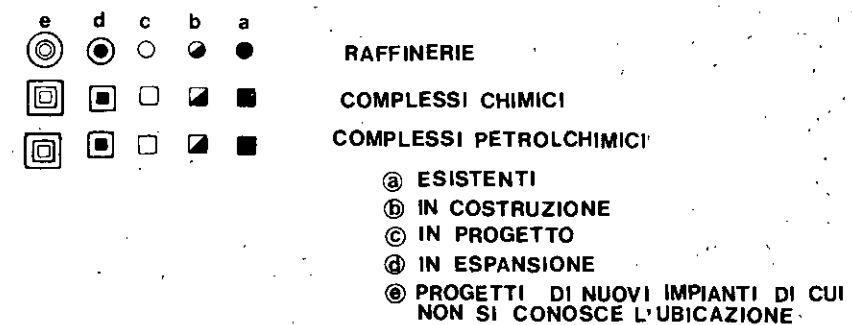


SIDERURGIA: CENTRI SIDERURGICI PRINCIPALI

- ESISTENTI
- IN PROGETTO
- ▣ IN COSTRUZIONE
- ◼ AMPLIAMENTO IN CORSO O PREVISTO
- PROGETTI DI NUOVI CENTRI SIDERURGICI DI CUI NON E' NOTA L'UBICAZIONE



RAFFINERIE E STABILIMENTI CHIMICI E PETROLCHIMICI



INDUSTRIE MECCANICHE: COSTRUZIONI AUTOVEICOLI E VEICOLI INDUSTRIALI; CANTIERI NAVALI

MONTAGGIO VEICOLI E VEICOLI INDUSTRIALI

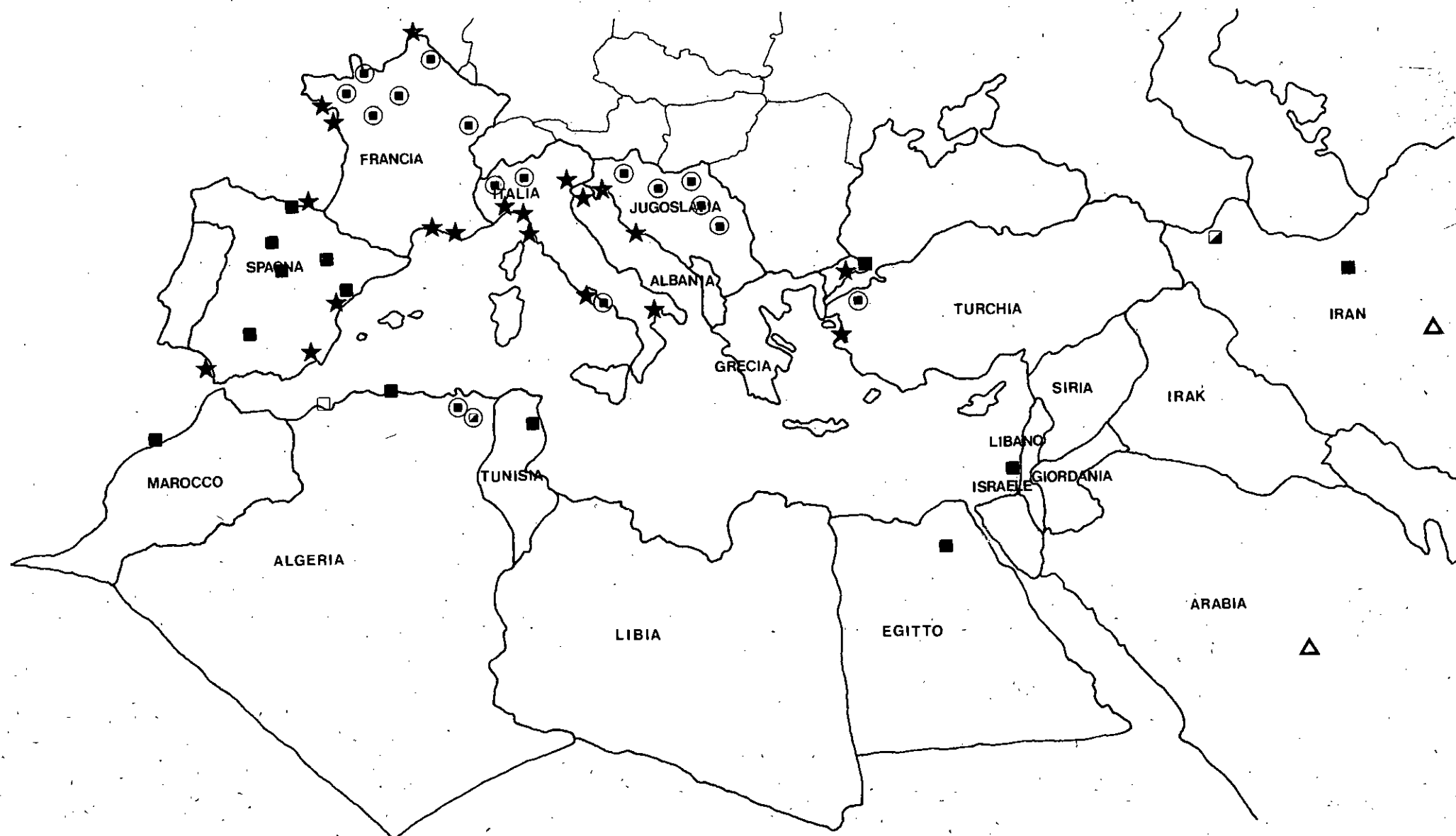
■ ESISTENTI ▣ IN COSTRUZIONE □ IN PROGETTO

COSTRUZIONE VEICOLI E VEICOLI INDUSTRIALI

● ESISTENTI ⊙ IN COSTRUZIONE ⊕ IN PROGETTO

★ CANTIERI

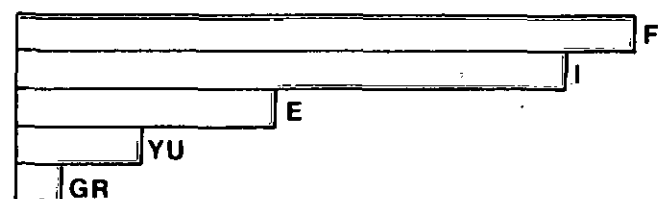
△ PROGETTI DI NUOVI IMPIANTI DI
MONTAGGIO DI CUI NON E'NOTA
L' UBICAZIONE



PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI NELL'AREA MEDITERRANEA

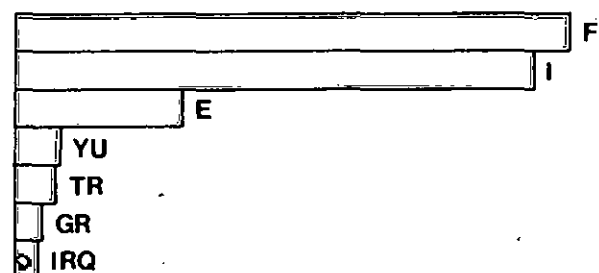
ENERGIA ELETTRICA PRODOTTA (miliardi di Kwh.)

0 20 40 60 80 100 120 140 160 180



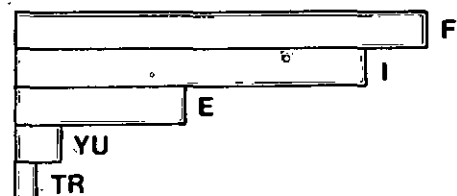
PETROLIO RAFFINATO (milioni di tonn.)

0 100 150



ACCIAIO (milioni di tonn.)

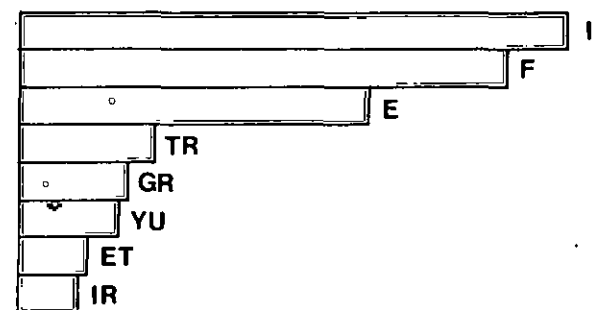
0 10 20 30

SIGLE
INTERNAZIONALI

Albania	AL
Algeria	BZ
Arabia	RAU
Egitto	ET
Francia	F
Giordania	BI
Grecia	GR
Iran	IR
Iraq	IRQ
Israele	IL
Italia	I
Jugoslavia	YU
Libano	RL
Libia	LAR
Marocco	ME
Siria	SYR
Spagna	E
Tunisia	PM
Turchia	TR

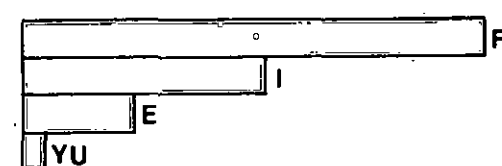
CEMENTO (milioni di tonn.)

0 10 20 30 40



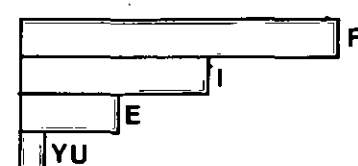
AUTOVETTURE (milioni di unità)

0 1 2 3 4



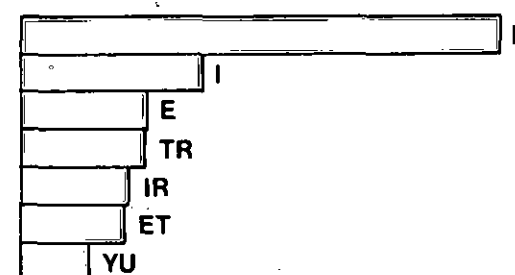
AUTOVEICOLI INDUSTRIALI (migliaia di unità)

0 100 200 300 400 500



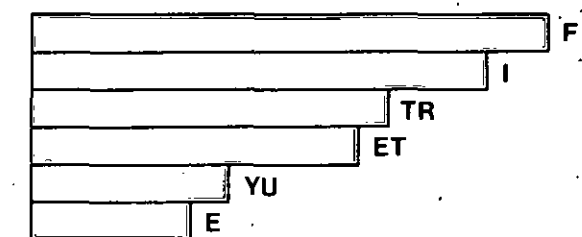
ZUCCHERO (migliaia di tonn.)

0 1000 2000 3000



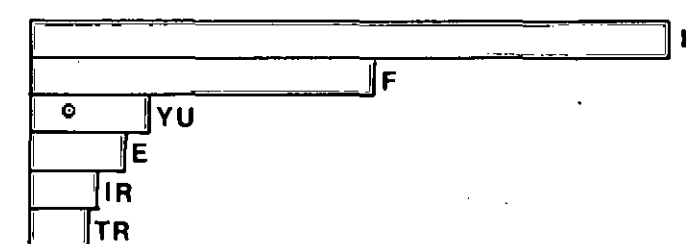
FILATI DI COTONE (migliaia di tonn.)

0 100 200 300



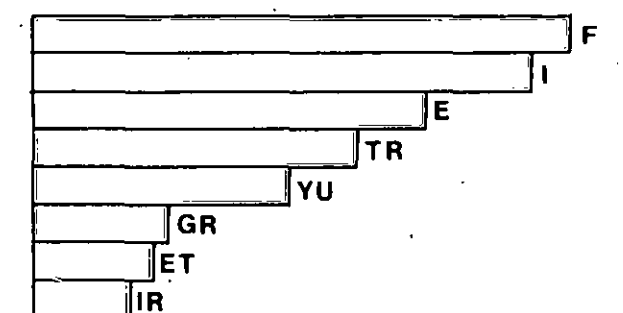
FILATI DI LANA (migliaia di tonn.)

0 100 200 300



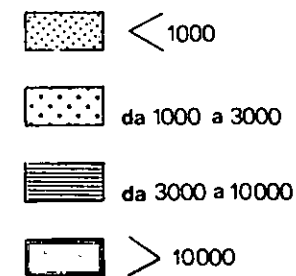
TABACCO MANIFATTURATO (miliardi di sigaretta)

0 10 20 30 40 50 60 70 80



PRODOTTO NAZIONALE LORDO DEL SETTORE TERZIARIO

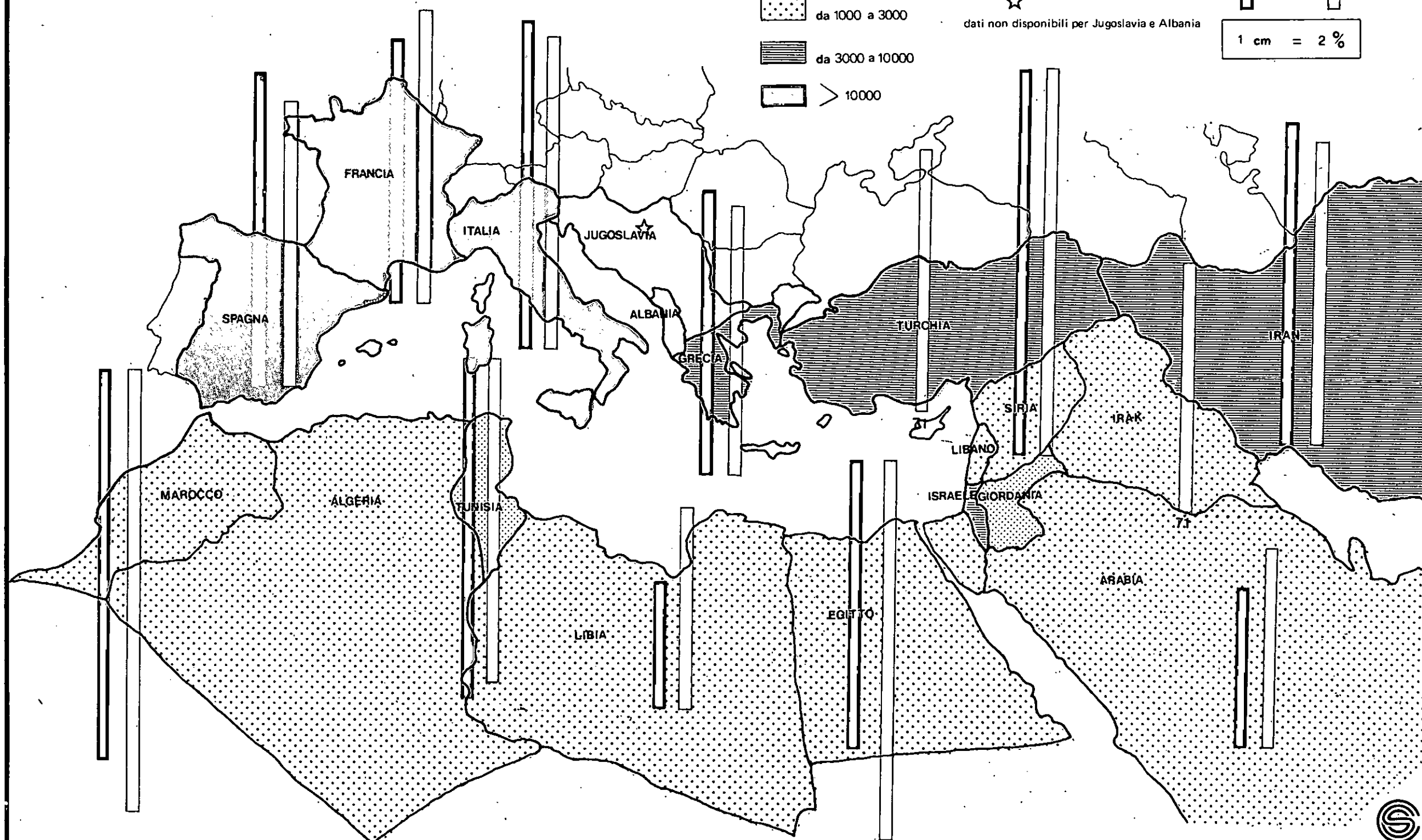
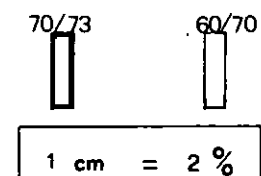
valori al 1972 in milioni di \$USA



★

 dati non disponibili per Jugoslavia e Albania

tassi medi annui di incremento a prezzi costanti.

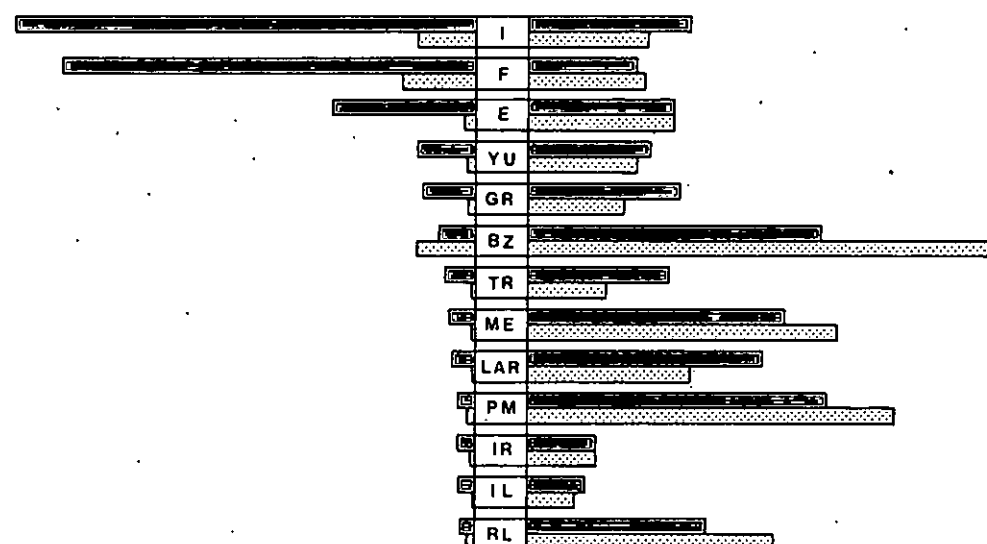


INTERSCAMBIO MEDITERRANEO NEL 1960 E NEL 1973

IMPORTAZIONI DALL'AREA MEDITERRANEA

miliardi di \$ USA % DELLE IMPORTAZIONI TOTALI DI CIASCUN PAESE

10000 8000 6000 4000 2000 0 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 %



■ 1973
 ■ 1960

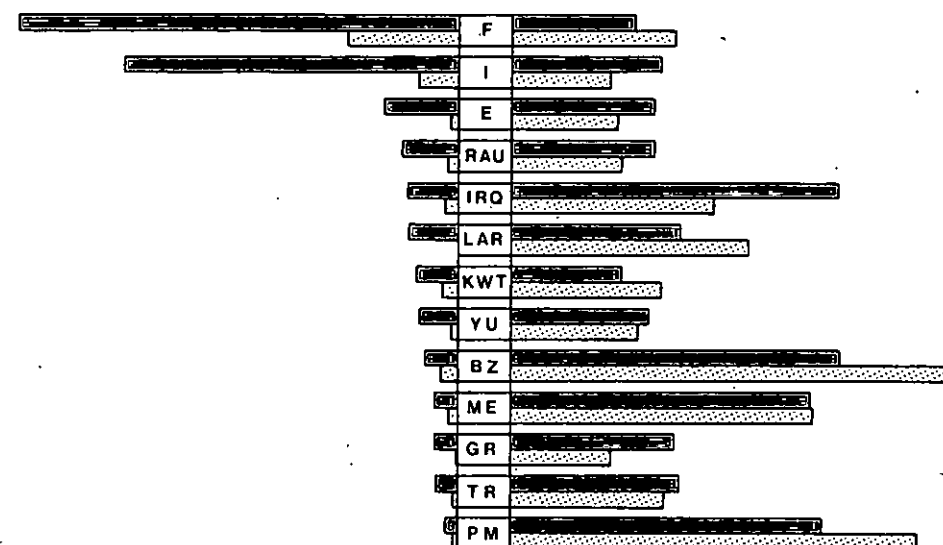
SIGLE
INTERNAZIONALI

Albania	AL
Algeria	BZ
Arabia	RAU
Egitto	ET
Francia	F
Giordania	BI
Grecia	GR
Iran	IR
Iraq	IRQ
Israele	IL
Italia	I
Jugoslavia	YU
Libano	RL
Libia	LAR
Marocco	ME
Siria	SYR
Spagna	E
Tunisia	PM
Turchia	TR

ESPORTAZIONI VERSO L'AREA MEDITERRANEA

miliardi di \$ USA % DELLE ESPORTAZIONI TOTALI DI CIASCUN PAESE

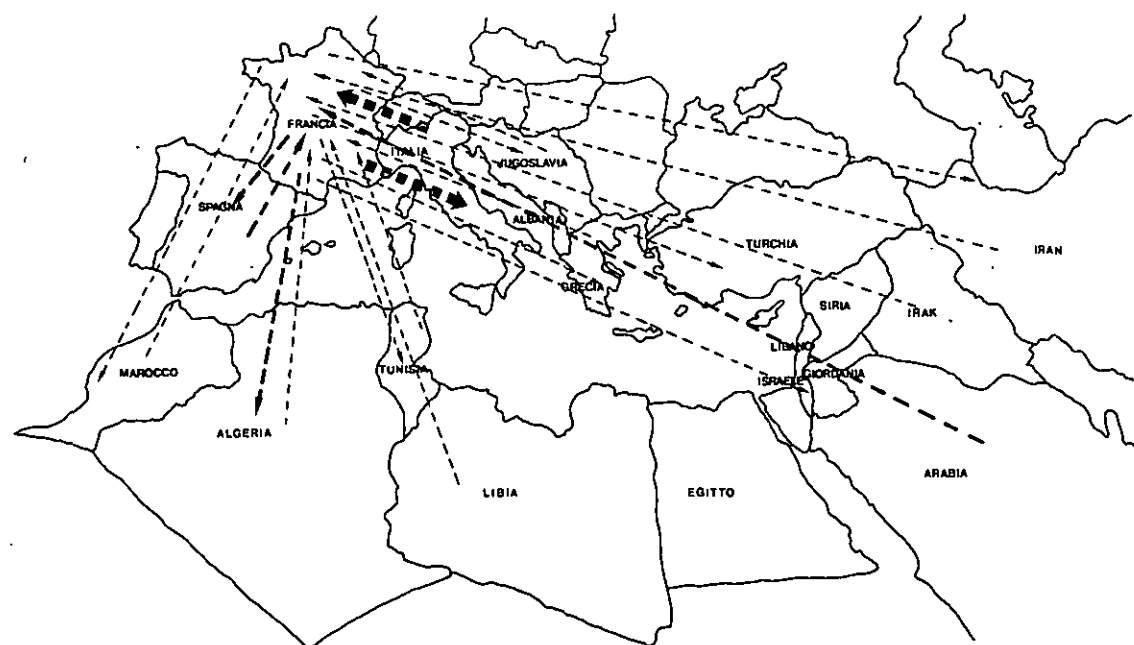
10000 8000 6000 4000 2000 0 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 %



■ 1973
 ■ 1960

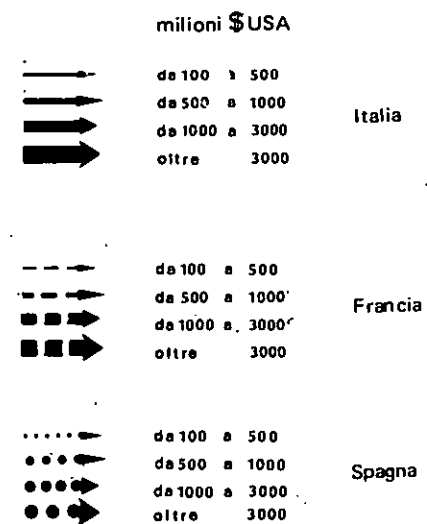


FRANCIA

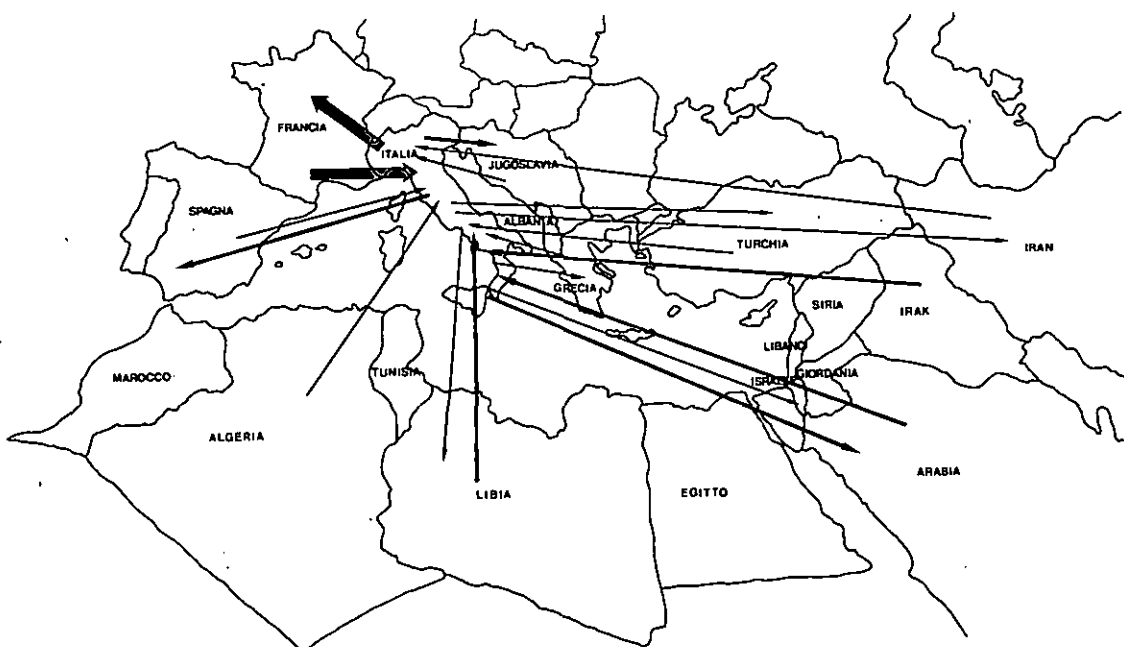


GLI SCAMBI COMMERCIALI DI FRANCIA,
ITALIA E SPAGNA CON I PAESI DELL'AREA MEDITERRANEA
(di importo superiore a 100 milioni \$ USA

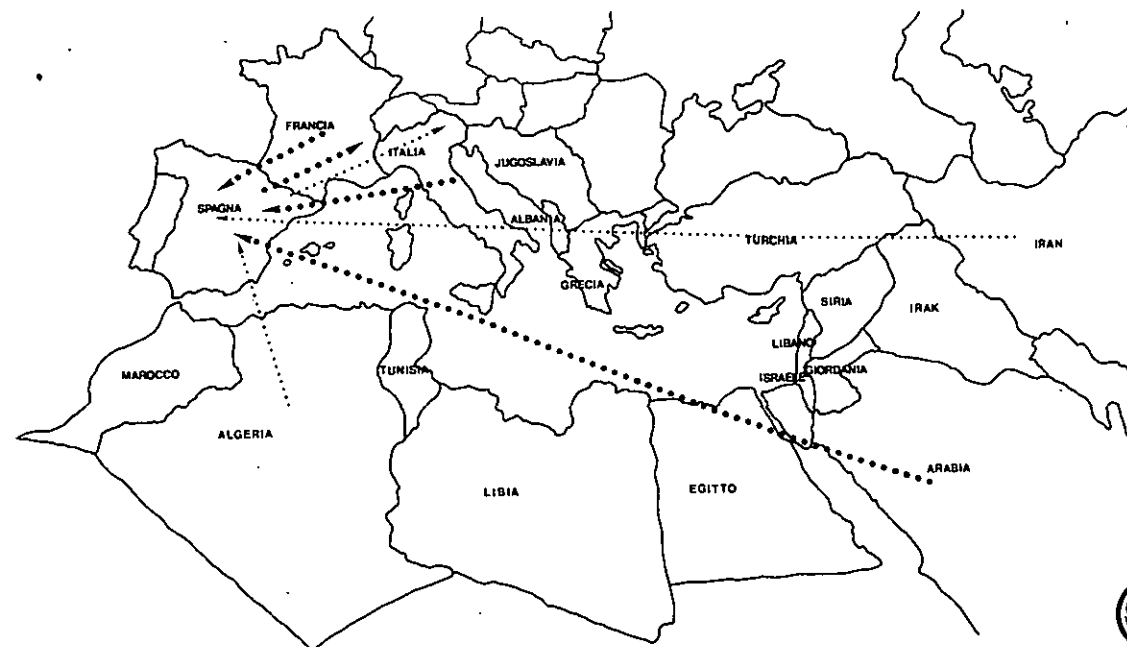
1973



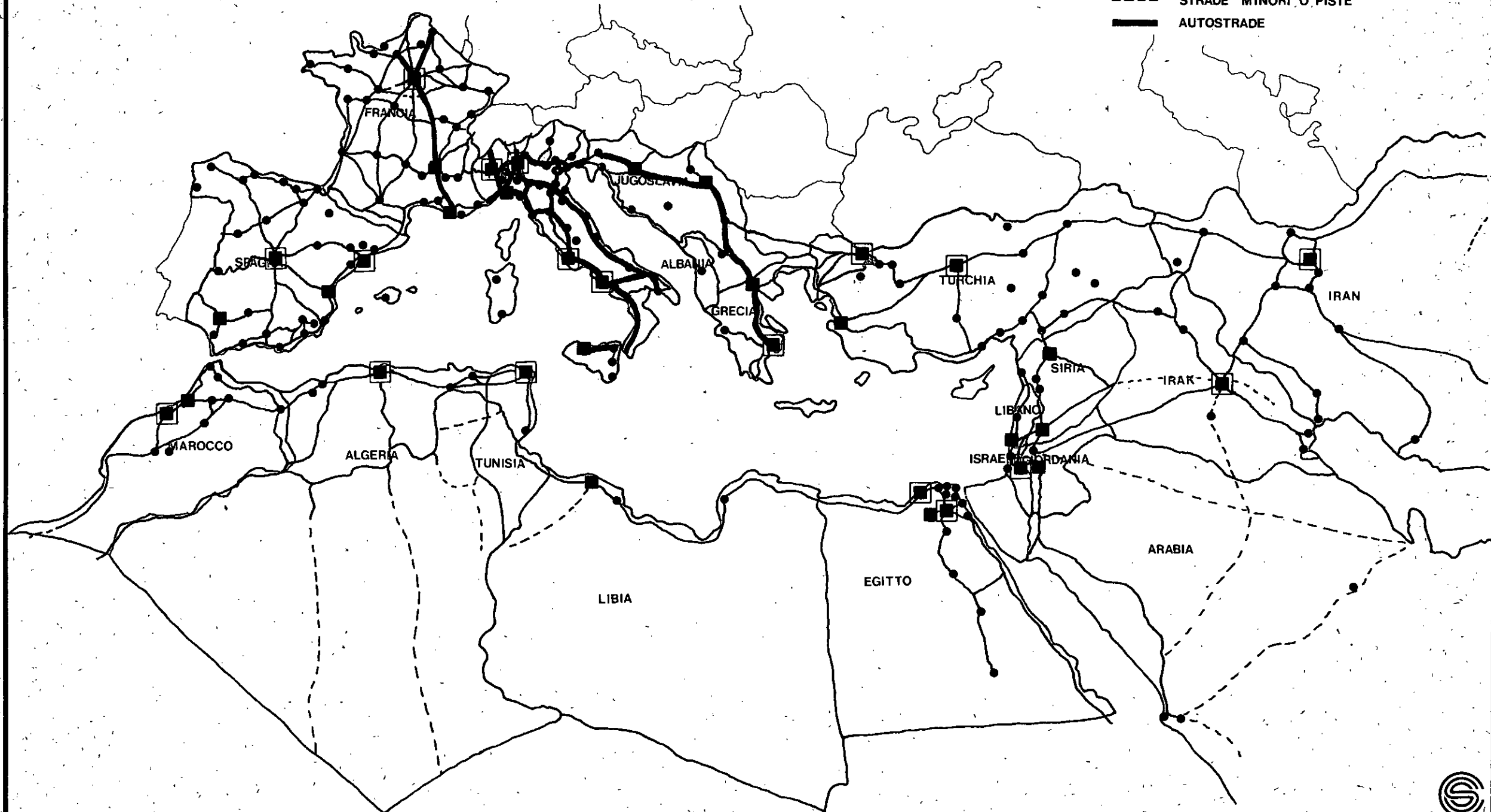
ITALIA



SPAGNA



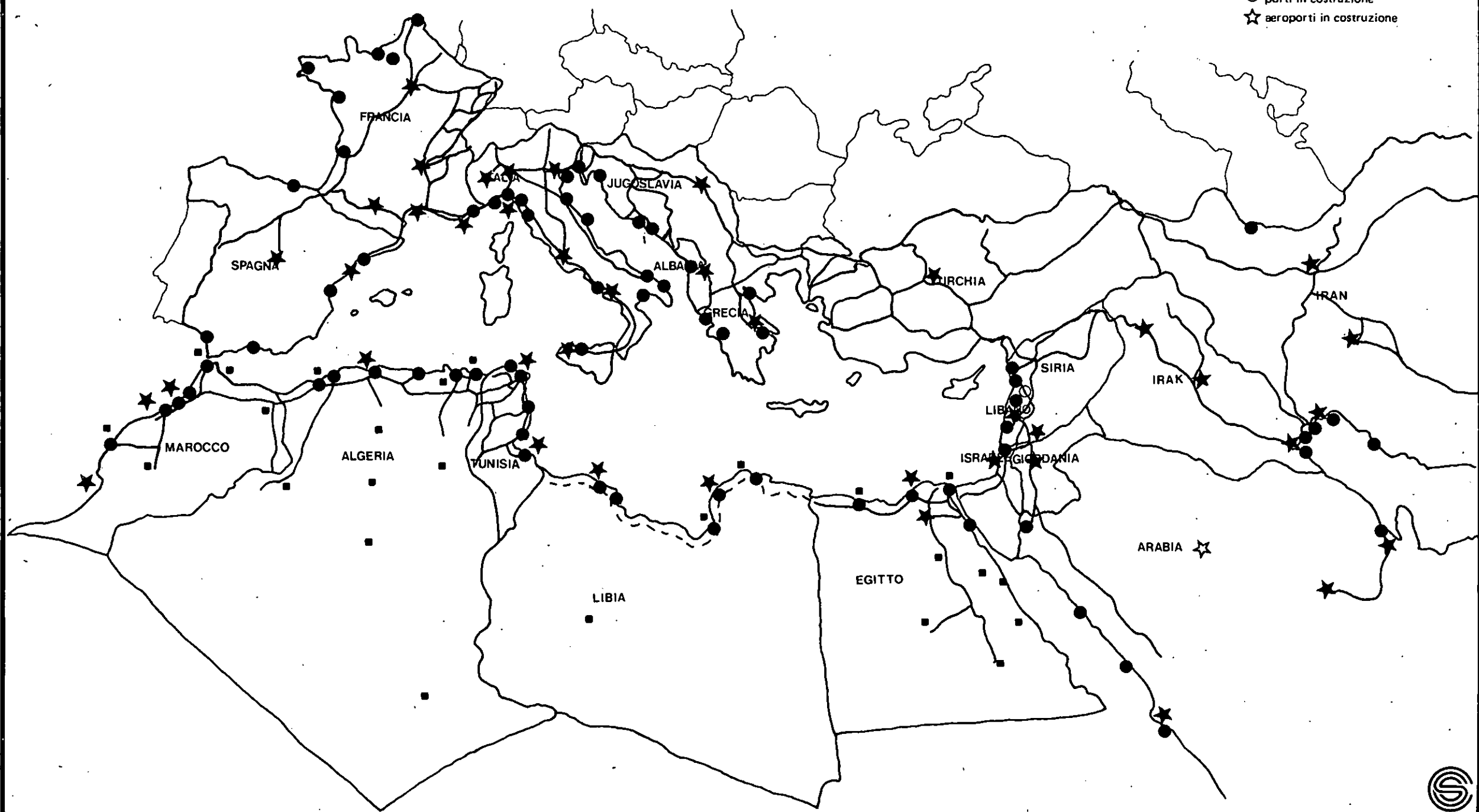
RETE STRADALE



FERROVIE, PORTI, AEROPORTI

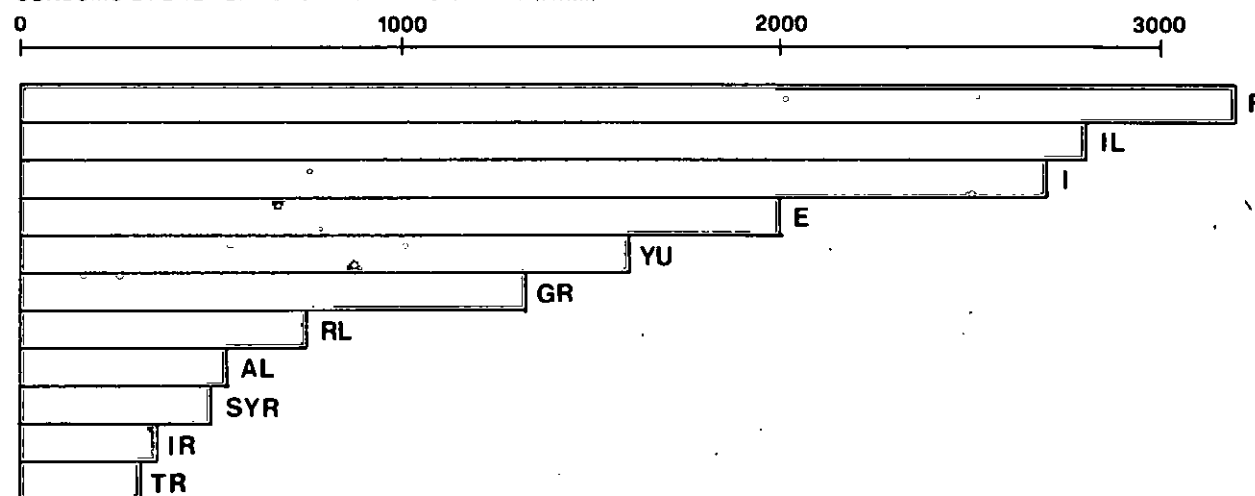
PER I PAESI EUROPEI SONO INDICATI SOLTANTO I PRINCIPALI TRONCHI FERROVIARI E I PRINCIPALI PORTI E AEROPORTI

- porti
- ★ aeroporti internazionali
- aeroporti secondari e aereodromi
- ferrovie
- - - ferrovie in costruzione
- porti in costruzione
- ☆ aeroporti in costruzione

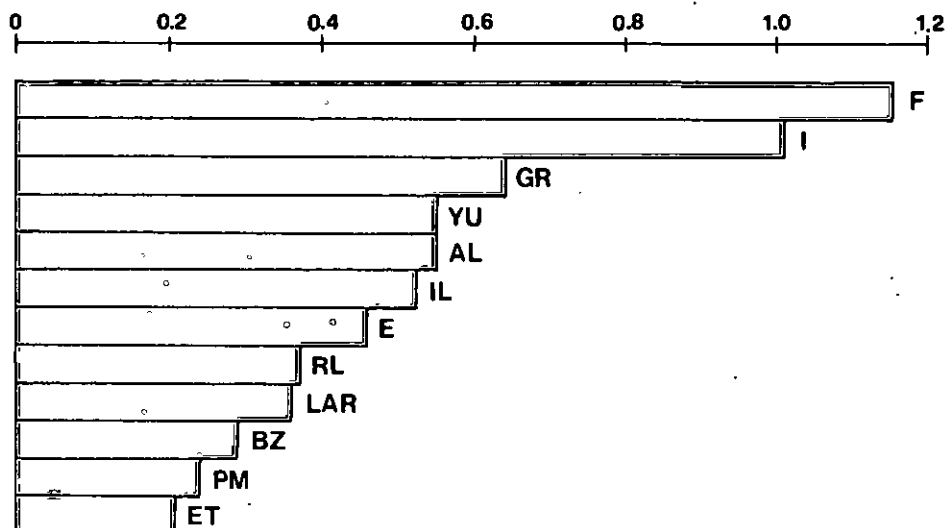


INDICATORI DEL GRADO DI SVILUPPO ECONOMICO

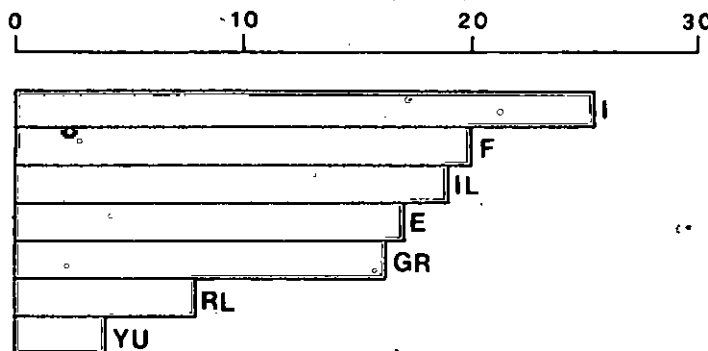
CONSUMO DI ENERGIA ELETTRICA PRO-CAPITE (Kwh.)



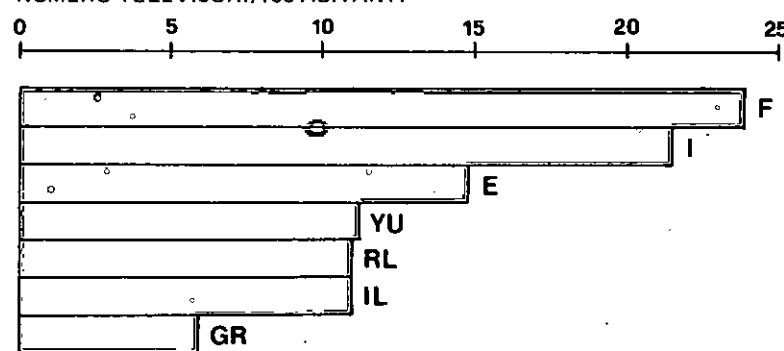
NUMERO DI POSTI LETTO NEGLI OSPEDALI/100 ABITANTI



NUMERO APPARECCHI TELEFONICI/100 ABITANTI

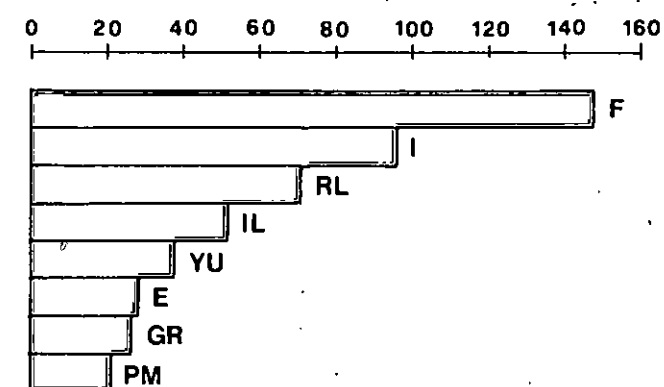


NUMERO TELEVISORI/100 ABITANTI

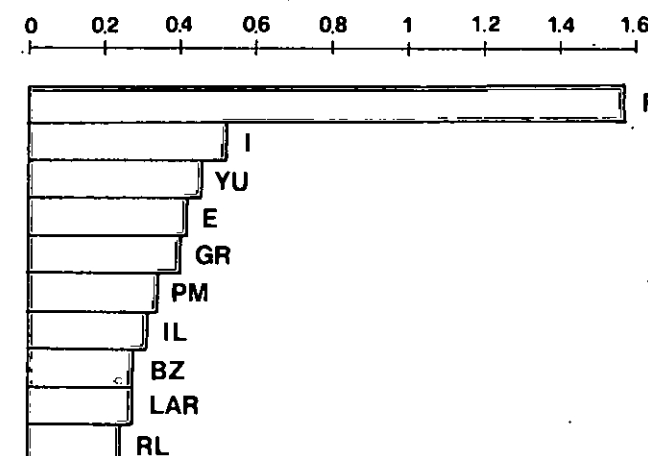

SIGLE
INTERNAZIONALI

Albania	AL
Algeria	BZ
Arabia	RAU
Egitto	ET
Francia	F
Giordania	BI
Grecia	GR
Iran	IR
Iraq	IRQ
Israele	IL
Italia	I
Jugoslavia	YU
Libano	RL
Libia	LAR
Marocco	ME
Siria	SYR
Spagna	E
Tunisia	PM
Turchia	TR

CHILOMETRI DI STRADE/ 100 Km. DI SUPERFICIE



CHILOMETRI DI STRADE/100 ABITANTI



NUMERO AUTOVEICOLI/Km. DI STRADE

