

ADALBERTO VALLEGA

PORTI E URBANIZZAZIONE NEL MEDITERRANEO
ALCUNE CONSIDERAZIONI

1. - **La grande crescita neindustriale**

Sulle rive del Mediterraneo la regionalizzazione ha assunto, nella seconda parte degli anni '70, ritmi e orientamenti ben diversi da quelli cui era andata soggetta negli ultimi decenni. Queste trasformazioni di processi sono state provocate sia da sollecitazioni esogene — rapporti tra mondo sviluppato e mondo in via di sviluppo — che da fattori endogeni — rapporti interregionali all'interno del bacino. Ambedue gli ordini di fattori toccano in profondità i meccanismi dello sviluppo regionale: industrializzazione, commercio internazionale, organizzazione portuale e trasporti marittimi. Le linee di tendenza che oggi stanno emergendo in queste strutture sono destinate, dunque, a incidere a lungo, almeno per tutti gli anni '80. Esse diventano molto importanti per valutare se gli scenari predisposti in passato sulla urbanizzazione degli spazi litoranei del Mediterraneo siano validi anche alla luce di questi nuovi *inputs*.

Per circa vent'anni — dalla metà degli anni '50 alla metà degli anni '70 — il Mediterraneo è stato, insieme al Mar Rosso e al Golfo Persico, tra gli spazi più intensamente coinvolti dagli schemi tipici dei rapporti tra mondo industrializzato e mondo emergente. Infatti, l'interscambio commerciale tra le regioni africane (Maghreb) e quelle asiatiche (Mashrek) del Mediterraneo e la CEE, gli Stati Uniti e il Giappone ha assunto, in questo periodo, un contenuto sempre più complementare: esportazione di materie prime, in buona parte dirette al Nord, verso le rive co-

quantitaria del Mediterraneo, e importazione di prodotti finiti. Mentre questo processo assumeva caratteri definiti, diventava sempre più vivace e articolato l'interscambio sostitutivo — semi-lavorati e prodotti finiti scambiati reciprocamente — all'interno del mondo sviluppato. Ma lo stadio economico neoindustriale aveva prodotto una così radicata divisione del lavoro nel mondo mediterraneo. Il vantaggio delle rotte che dai littorali maghribini, dai porti israeliani, egiziani e siriani convogliavano quantità crescenti di idrocarburi verso il Mediterraneo nordoccidentale e l'Adriatico settentrionale, verso il Nord Europa e il versante atlantico degli Stati Uniti ne era un segno vistoso, ma non il solo. Villave di non poco conto avevano anche i fosfati, i minerali di ferro e altre materie prime che dai littorali africani erano invasi in flottesari intramediterranei, dirigendosi verso i porti comunitari.

2. - Porti: l'epoca della dipendenza continentale

Ma non è il caso di indulgere su questi aspetti, giacché la letteratura economica specializzata vi ha dedicato non poca attenzione. È meglio, per cogliere effetti sulla regionalizzazione litoranea, spostare l'analisi sui porti. A questo riguardo è fondamentale distinguere le funzioni portuali di dipendenza continentale da quelle di dipendenza marittima. Le prime, espresse soprattutto da flussi di minerali e di fonti di energia, sono dominate dai centri manifatturieri e decisionali che governano i processi produttivi, soprattutto le attività di prima trasformazione. Di conseguenza, il porto diventa una sorta di variabile dipendente rispetto a strutture industriali. Le seconde, le funzioni di dipendenza marittima, sono espresse prevalentemente da movimenti di prodotti finiti, di merce varia, ed esaltano le capacità dei porti ad acquisire traffici sui mercati internazionali, ad attirare la navigazione di linea, ad inserirsi nel complesso e suggestivo gioco dell'organizzazione delle grandi rotte oceaniche.

Ora, l'armatura portuale del Mediterraneo è stata profondamente coinvolta — per circa vent'anni — da funzioni di dipendenza continentale. E' stato soprattutto i centri decisionali delle grandi organizzazioni industriali a orientare l'intero ciclo del trasporto in funzione della localizzazione degli impianti produttivi:

intervenivano sul segmento marittimo, sui porti e sul segmento terrestre. Al nord si sviluppava l'industrializzazione litoranea. Ne erano protagonisti la raffinazione, la petrolchimica e la siderurgia a ciclo integrale. Lungo le coste peninsulari e insulari italiane — da Ravenna a Taranto, da Augusta a Cagliari — i porti specializzati per le importazioni di petrolio e di minerali di ferro e di carbone diventavano i simboli di quest'epoca. Lungo le coste del Mediterraneo nordoccidentale, da Barcellona a Genova, e nordadriatiche, da Venezia a Trieste e a Rijeka, i porti consolidati cercavano di rafforzare le funzioni industriali. La gigantesca area industriale di Fos, che la crisi del 1973 coglieva proprio nella delicata fase di avviamento, rappresentava a nord-ovest l'immagine più avanzata di questo stadio e il punto di forza più ambizioso della CEE sulle coste mediterranee. A nord-est, l'area industriale che il trattato internazionale di Osimo aveva prevista alle spalle di Trieste e a cavaliere del confine italo-jugoslavo esprimeva, invece, la proiezione di questo modello di organizzazione territoriale nel quadro delle aperture economiche tra CEE e COMECON.

A sud, sul versante asiatico e, soprattutto, su quello africano, la stagione della dipendenza continentale dei porti imprimeva intensi impulsi alla realizzazione di terminali specializzati per l'imbarco di materie prime. Arzew, Skikda, Bejaia in Algeria, Ras Lanuf e Benghazi in Libia ne sono esempi probanti. Qui le materie prime, in larga parte idrocarburi, costituiscono oltre il 95% del movimento portuale complessivo.

3. - Proiezioni megalopolitane sul Mediterraneo nordoccidentale

Le conseguenze sull'urbanizzazione e sulla regionalizzazione litoranea sono state notevoli. Al nord, lungo le coste che si stendono da Barcellona fino a Trieste e in aree jugoslave e greche, lo sviluppo delle industrie di prima trasformazione ha impresso, là dove si è innestato su un preesistente tessuto manifatturiero, spinte più o meno incisive all'insediamento di altre attività, industriali e terziarie, e quindi ha assunto consistenti funzioni motrici di polarizzazione economica. I coefficienti moltiplicatori dei redditi e dell'occupazione che ne sono derivati sono stati fattori di notevole espansione urbana. Al sud, lungo le coste africane e

su buona parte di quelle esistenti, i terminali portuali — cui si tracciano navi sempre più grandi per effetto del gigantismo che prevaleva nelle portuali — restavano strutture del tutto isolate dall'economia regionale, giacché non partecipavano, se non marginalmente e casualmente, a catene di effetti di retroazione positive che coinvolgevano congiuntamente città e industria.

In tal modo durante il periodo più intensamente dominato dalla dipendenza continentale dei porti mediterranei i processi di formazione e di irrobustimento di megapolit sono stati più vivaci nel nord di quanto lo siano stati nel sud. Inoltre si è ampliato sempre più rapidamente la « distanza di sviluppo » economico e di impiego di tecnologia. In sostanza, si sono verificati processi cumulativi, che si sono ripresentati vistosamente sull'organizzazione degli spazi italiani.

Gli studi sul futuro della espansione urbana, eseguiti alla fine degli anni '60 dall'*Urban Center of Studies*, hanno individuato e analizzato, lungo le rive del Mediterraneo, una megapoli italiana, estesa tra Roma e Napoli e destinata a formarsi entro gli anni '70. Firenze tratteggiata, inoltre, il profilo di un gruppo di megapolit, destinate a costituirsi attorno alla fine del secolo. Al nord se ne sarebbe delineata una sulle coste tedesche, da Venezia a Barcellona. Al sud se ne sarebbero profilate una sulle coste magrebine, tra Algeri e Tunisi, una in corrispondenza del delta del Nilo e una in territorio israeliano, tra Gerusalemme e Tel Aviv. Forti, l'impressionante crescita del trasporto marittimo di rimborsare in direzione sud-nord stava producendo, proprio negli anni '60 e fino all'inizio degli anni '70, un'accelerazione nello sviluppo e nella qualificazione urbana lungo certe sezioni nevralgiche delle coste europee del Mediterraneo, mentre — per il gioco della divisione interregionale del lavoro — rischiavano di attenuarsi, in termini occupazionali, i tassi di sviluppo urbano lungo le coste africane e asiatiche, salvo lungo quella israeliana.

Per questi motivi era lecito supporre, in quegli anni, che la grande agglomerazione costiera dalla foce del Po fino al lembo settentrionale della Liguria, e destinata a svilupparsi subito dopo la conclusione del secolo, beneficiasse in realtà di tali sollecitazioni da essere cominciata decisi più prima, addirittura durante gli anni '60. Lo sviluppo dell'industria portuale di Marsiglia-Pes e del porto di Genova, l'espansione industriale litoranea, le connessioni tra queste strutture e le grandi città interne del bacino padovano

e della pianura padana facevano pensare a sviluppi rapidi, soprattutto nella versione francese. Infatti, i piani di sviluppo metropolitano indicavano un aumento di un milione di abitanti — da 1,3 a 2,3 milioni di unità — nell'area di Marsiglia tra la fine degli anni '60 e la metà degli anni '80. E questo polo, animato dalle gigantesche strutture portuali e industriali del golfo di Fos, sembrava assumere rapidamente le funzioni di gran lunga più elevate nel concerto urbano del Mediterraneo.

4. - Industrializzazione emergente e dipendenza marittima dei porti

Attorno alla metà degli anni '70 i processi che governano la divisione interregionale del lavoro nel Mediterraneo — e più in generale la divisione del lavoro tra mondo industrializzato e mondo in via di sviluppo — mutano rapidamente. Negli spazi litomorfici asiatici, e soprattutto in quelli africani, l'industrializzazione di base prende corpo. Attorno a porti, come Anzaba e Sfax, prima votati a esportare materie prime, si formano concentrazioni industriali, che producono effetti polarizzanti per le strutture urbane. Si rafforza, dall'Algeria all'Egitto, una successione di capitali regionali, che si avvalgono di un tessuto manifatturiero in crescita. Si cerca di promuovere l'insediamento di industrie che assicurino il conseguimento di programmi di sviluppo regionale attraverso la promozione di attività indotte: nel Maghreb si teorizza l'allestimento di *industries industrialisantes*. Si comincia, a questo punto, a ipotizzare l'invio al nord, cioè alle aree comunitarie, di semilavorati in luogo di materie prime. I ritmi di crescita dell'industrializzazione di base sul versante della CEE si contraggono: sembra che l'era del gigantismo industriale subisca, al pari di quella del gigantismo navale, un arretrato forse irreversibile.

Ma questi fattori non sono i soli — e forse non sono neppure i più significativi — a incidere sulla regionalizzazione e sull'urbanizzazione litomorfica del Mediterraneo. Ben maggiore interesse hanno gli sviluppi di trasporti marittimi e dei porti connessi alla espansione dei traffici di merce varia per effetto della crescente domanda di beni strumentali e di beni finiti da parte dei paesi emergenti. E, infatti, su queste basi che si sviluppa, su buona parte del fronte portuale mediterraneo, la propensione ad acco-

destinato ad essere attuato mediante le forme tecnologicamente e organizzativamente meno impegnative, cioè con il roll-on/roll-off. Il notevole sviluppo delle ro-ro ships lungo le rotte mar tra i porti settentrionali, quelli del Maghrib e quelli del Mastrek ne era una prima evidenza. Anche i traffici diretti dal versante settentrionale ai porti del Mar Rosso e del Golfo Persico venivano affidati a questo tipo di navi. Il motivo fondamentale era che i porti dei paesi emergenti non possedevano sovrastrutture capaci di movimentare merci per linee verticali, cioè con le tecnologie del lift-on/lift-off. Di conseguenza, gli spazi mediterranei, insieme a quelli del Mar Rosso e del Golfo Persico, restavano sostanzialmente estranei al trasporto attuato mediante navi fully cellular, i vascelli più efficienti e più intensivamente operanti nel campo del trasporto intermodale.

Ora, all'inizio del 1976 in poi — ed è questo il secondo motivo di sorpresa cui si è accennato — stiamo invece assistendo consistentemente alle condizioni per una diffusione delle container ships ben al di là delle previsioni iniziali. Prima di tutto, ai porti del versante europeo del Mediterraneo stanno facendo capo sempre più linee di navigazione dirette sia verso l'Atlantico che verso il Medio e l'Estremo Oriente, verso l'Africa occidentale e meridionale. Alla metà del 1974 la potenzialità di trasporto delle navi fully cellular capaci di almeno 400 TEU (container lunghi 20') che operavano su linee di navigazione radicate su questi porti era di 16.000 TEU, pari al 4,1% della potenzialità di trasporto mondiale di questo tipo di navi. Ciò fa ritenere che questo assetto di linee di navigazione possa essere esteso — oltre che al Golfo Persico e al Mar Rosso — ai versanti asiatici e africani del Mediterraneo, rafforzando il cabotaggio intramediterraneo. Due circostanze lo fanno prevedere. Prima di tutto, l'aumento delle importazioni di beni finiti e delle esportazioni di semilavorati nei porti emergenti, a tutto vantaggio del rafforzamento dei movimenti di merce varia. In secondo luogo, i progressi che parecchi porti stanno compiendo per dotarsi di strutture e di sovrastrutture adatte per accogliere traffici intermodali.

Infine vi è un altro fattore che non va trascurato: la diffusione di navi portacontainer provviste di propri mezzi di sollevamento e capaci, dunque, di operare anche in porti poco dotati di impianti. Se si aggiunge la diffusione delle navi convertibili (roll-on/roll-off o lift-on/lift-off) e delle navi polivalenti (roll-on/

destinato ad essere attuato mediante le forme tecnologicamente e organizzativamente meno impegnative, cioè con il *roll-on/roll-off*. Il notevole sviluppo delle *ro-ro ships* lungo le rotte tese tra i porti settentrionali, quelli del Maghreb e quelli del Mashrek ne era una prova evidente. Anche i traffici diretti dal versante comunitario ai porti del Mar Rosso e del Golfo Persico venivano affidati a questo tipo di navi. Il motivo fondamentale era che i porti dei paesi emergenti non possedevano sovrastrutture capaci di movimentare merce per linee verticali, cioè con le tecnologie del *lift-on/lift-off*. Di conseguenza, gli spazi mediterranei, insieme a quelli del Mar Rosso e del Golfo Persico, restavano sostanzialmente emarginati dal trasporto attuato mediante *navi fully cellular*, i vettori più efficienti e più incisivamente operanti nel campo del trasporto intermodale.

Ora, all'incirca dal 1976 in poi — ed è questo il secondo motivo di sorpresa cui si è accennato — stanno invece assumendo consistenza le condizioni per una diffusione delle *containerships* ben al di là delle previsioni iniziali. Prima di tutto, ai porti del versante europeo del Mediterraneo stanno facendo capo sempre più linee di navigazione dirette sia verso l'Atlantico che verso il Medio e l'Estremo Oriente, verso l'Africa occidentale e meridionale. Alla metà del 1978 la potenzialità di trasporto delle *navi fully cellular* capaci di almeno 400 TEU (*containers* lunghi 20') che operavano su linee di navigazione radicate su questi porti era di 16.000 TEU, pari al 4,1% della potenzialità di trasporto mondiale di questo tipo di navi. Ciò fa ritenere che questo assetto di linee di navigazione possa essere esteso — oltre che al Golfo Persico e al Mar Rosso — ai versanti asiatico e africano del Mediterraneo, rafforzando il cabotaggio intramediterraneo. Due constatazioni lo fanno prevedere. Prima di tutto, l'aumento delle importazioni di beni finiti e delle esportazioni di semilavorati nei porti emergenti, a tutto vantaggio del rafforzamento dei movimenti di merce varia. In secondo luogo, i progressi che parecchi porti stanno compiendo per dotarsi di strutture e di sovrastrutture adatte per accogliere traffici intermodali.

Infine v'è un altro fattore che non va trascurato: la diffusione di navi portacontainers provviste di propri mezzi di sollevamento e capaci, dunque, di operare anche in porti poco dotati di impianti. Se si aggiunge la diffusione delle navi convertibili (*roll-on/roll-off* o *lift-on/lift-off*) e delle navi polivalenti (*roll-on/*

roll-off e *lift-on/lift-off*) si avrà un quadro eloquente di quanto stia diventando funzionalmente flessibile la nave e, quindi, di quanto più agevolmente che in passato sia possibile operare anche in porti dei paesi emergenti. Parecchi di essi, quindi, possono cessare di essere semplici terminali di imbarco di materie prime e diventare strutture funzionalmente preziose per l'organizzazione di spazi litoranei.

5. - Verso le megalopoli emergenti?

Ma gli effetti dell'intermodalismo non si esauriscono nei porti. Questi sistemi esigono integrazioni tra la nave e le strutture di trasporto terrestre e, di conseguenza, coinvolgono le reti delle vie di comunicazione e l'organizzazione dei vettori ferroviari e stradali. Esigono anche servizi specializzati — dalla manutenzione alla gestione — sia all'interno del perimetro portuale sia, in generale, nell'area urbana litoranea. La comparsa e la diffusione di flussi di merci varia trasportati con navi *roll-on/roll-off*, con navi portacontainers e con navi polivalenti e convertibili non solo asseconda l'evoluzione del commercio internazionale dei paesi emergenti, ma si ripercuote sulle funzioni urbane: promuove servizi qualificati e, quindi, imprime vigore allo sviluppo del cosiddetto « circuito superiore » del settore terziario. Queste catene di effetti si incrociano variamente — a seconda del profilo economico della regione litoranea — con quelle prodotte dalla industrializzazione, per cui si genera un fronte di mutamenti che tendono, se ben sorretti da politiche di assetto del territorio, a procedere cumulativamente. Negli anni '70 si sono dunque formati, in parecchie aree emergenti del Mediterraneo, premesse molto più vigorose che quelle avvertibili in passato per superare circuiti economici tradizionali.

Quali saranno gli effetti sull'urbanizzazione? È evidentemente molto difficile, e prematuro, delinearne aspetti circostanziati e proiezioni quantitative. Ma qualche deduzione può compiersi. Il rallentamento dei ritmi dell'industrializzazione di base al nord e la loro accelerazione al sud tendono a ripercuotersi sulla velocità dell'espansione urbana litoranea. Di conseguenza, mentre la divisione interregionale del lavoro che aveva dominato dagli anni '50 fino all'alba degli anni '70 imprimeva — come si

è detto — ritorni vivaci alla formazione di megalopoli lungo la costa europea e fratture analoghi processi lungo la parte africana e asiatica (salvo Israele), il futuro sembra prospettare una coesistenza di, entro certi limiti, forme un'evoluzione di tendenza. Le megalopoli prefigurate al sud avranno maggior peso di quanto si sarebbe pensato ancora pochi anni or sono. In particolare, la megalopoli in formazione, individuata tra Orano e Tunisi, tenderà probabilmente ad anticipare la propria dilatazione verso oriente, in direzione di Sfax. Anche i coaguli urbani attorno a Tripoli dovrebbero rafforzarsi. La posizione di una megalopoli che, dopo il 2000, dovrebbe formarsi da Orano fino alle coste della Tripolitania sembra, allo stato attuale, confermata. Anche la megalopoli del Nilo, tra il Cairo e Alessandria, dovrebbe subire accelerazioni. Più in generale, la crescita urbana sarà influenzata, su una porzione piuttosto estesa dell'Egitto, dalle iniziative industriali connesse al miglioramento funzionale programmati per il canale di Suez. A causa dell'intriso gioco di questi fattori è, invece, arduo intravedere in quale misura la crescita urbana di Israele manifesterà connessioni con gli spazi litoranei più occidentali. In complesso, le linee di tendenza, che condurranno, nel lungo periodo, a formare agglomerazioni lungo la fascia litoranea magrebina, sulla costa egiziana e, in profondità, lungo il basso corso del Nilo, sono rafforzate dalle trasformazioni attuali dei trasporti marittimi e dei porti. Alle catene di effetti di retroazione positive prodotte, e producibili, da queste strutture converrà dunque che i geografi dedicino maggiore attenzione che in passato, giacché la loro capacità di incidere sulla regionalizzazione litoranea sembra crescere sensibilmente.

BIBLIOGRAFIA

- BANON P., Les effets des schémas de développement économique entre pays développés et pays sous-développés de 1950 à 2000, in « Revue de Géographie », XII (1971), 47, pp. 497-538.
- DETRA, ORANO, *Esigenze programmatiche per lo sviluppo mediterraneo*, Parigi, La Documentation Française, 1973, pp. 187.
- DEWEENE C. L., PATERSONS I. G., *Megacities, the Incredible City of the Future*, Atene, Athens Center of Studies, 1974, pp. 48.
- THOMAS H. A. (Shipping Committee), *Perspectives on Third World Port Development*, « An Economic Study » series, 54, Londra, 1977, pp. 21.

- DUNN H.P. (Shipping Consultants), *The Advantage of Deep-Sea Fully Container Container Shipping*, « An Economic Study » series, 37, London, 1974, pp. 90.
- DWYER B.J., *The City in the Third World*, Londra, Macmillan, 1974, pp. 253.
- GISS I.P., MARTIN W.T., *Urbanization, Technology, and the Division of Labour: International Patterns*, in « Dimensions, Urbanization and Change: Comparative Perspectives », Londra, Addison-Wesley, 1980, pp. 143-161.
- GRANDI G., *Occupazione dei vapori Marittimi mediterranei*, in « Opuscolo Mediterraneo », V (1973), 21, pp. 33-54.
- GREENBERG J.A., HANSEN Z.M., *The maximum shipping capacity of the East Coast*, in « Maritime Policy and Management », IV (1977), 4, pp. 203-210.
- LEONE E., *Liguria, Mediterraneo, Europa*, in « Contributi alla geografia della Liguria », « Pubbl. Ist. Scienze Geogr. Soc. Magist. Univ. Genova », XXXIII, 1978-79, pp. 1-31.
- MÉNAGEZ DE L'ÉCONOMIE ET DE LA MARCHÉ, *La division internationale du travail*, Paris, La Documentation Française, 1976, 2 vol.
- PAPAZIANOS J.G., *Future Urbanization Patterns in Europe*, in « Études », XXXIX (1976), 175, pp. 302-308.
- PICCI P., *I paesi europei tra politica di stabilizzazione delle importazioni e politica d'espansione delle esportazioni*, in « Strategie Economica », XXI (1977), 3, pp. 313-354.
- POLLER E., *Des ports pour un monde transformé par la crise*, in « Marché Méditerranée 1978 », Paris, 1978, pp. 73-103.
- SANON M., *Les villes du tiers monde*, Paris, Colin, 1971, pp. 420.
- SERRA M., *Sous-développement et pôles de croissance économique et sociale*, in « Revue du tiers-monde », XV (1974), 54, pp. 271-284.
- VALLINO A., *Acquedotti urbani e metropoli portuali nel Mediterraneo*, Roma, La Gesta, 1978, pp. 51.
- VIGNON J., *Vers de nouvelles structures de la circulation mondiale: quelques réflexions sur son évolution dans la fin du XX^e siècle*, in « Marché Méditerranée 1978 », Paris, 1978, pp. 27-33.

RESUME

Jusqu'à la première moitié des années 70, la croissance industrielle du monde occidental avait provoqué une très forte tendance à l'industrialisation du littoral sur le versant méditerranéen de la CEE. Par conséquent la formation des agglomérations sur la côte est une conséquence inévitable.

Dans les années suivantes les changements de la division internationale du travail entre les pays développés et les pays en voie de développement et les transformations des structures des échanges maritimes ont accéléré les processus de la polarisation littorale dans les régions méditerranéennes et africaines de la Méditerranée, en provoquant une nouvelle organisation urbaine du littoral.

SUMMARY

Till the first half of the '70s the industrial growth of the Western World gave rise to the increase of the littoral industrialization in the Mediterranean side of the ECU. In consequence of it the coastal agglomeration were developing.

Afterwards the changes of the labour division between developed and developing countries and the structural transformations of the maritime interchange accelerated the processes of littoral polarization in the Asian and African areas of the Mediterranean basin, prefiguring a new perspective of the urban plan of it.