

IL POLO INDUSTRIALE BARI - TARANTO - BRINDISI

Studio e progettazione

Lo studio che presentiamo (1), condotto dall'Italconsult per incarico della CEE, espone un nuovo, interessante approccio per risolvere i problemi dell'industrializzazione delle zone sottosviluppate. Esso, fondandosi sulla constatazione di alcune caratteristiche tipiche dello sviluppo industriale moderno e sull'analisi della particolare situazione della zona Bari-Taranto, traccia un piano operativo assai dettagliato per la costruzione in questa zona di un polo industriale capace di autonomo sviluppo.

Analisi economica di base.

Nella introduzione vengono richiamate alcune considerazioni di carattere generale. Si osserva come, nonostante i notevoli sforzi di incentivazione soprattutto creditizia (prestiti a tasso agevolato) e fiscale (esenzione da imposte), e nonostante la creazione di zone industriali, cioè di zone dotate di tutte le infrastrutture necessarie, importanti attività industriali non vengono attratte in queste nuove zone, che continuano ad essere considerate « periferiche » rispetto ai « centri » industriali classici. E così durante l'ultimo mezzo secolo, nei paesi del mondo libero non è sorta nessuna nuova importante area industriale, mentre quelle esistenti prima del 1914 si sono notevolmente ampliate e diversificate (unica eccezione recentissima e ancora in costruzione, il centro industriale di Anversa-Gand in Belgio che si prospetta di vaste proporzioni).

La causa principale della resistenza di molti industriali a localizzare le loro nuove industrie in nuove zone è individuata nel peso crescente degli interscambi aziendali.

Nel secolo scorso il « fattore localizzativo » preponderante era sicuramente determinato dai « costi di trasporto ». La siderurgia doveva necessariamente installarsi nei pressi delle miniere di ferro o di carbone e la meccanica nelle vicinanze della siderurgia. Erano ubicazioni obbligate.

Ma oggi l'incidenza differenziale dei costi di trasporto secondo le diverse ubicazioni è molto diminuita.

(1) C.E.E., *Studio per la creazione di un polo industriale di sviluppo in Italia meridionale*, serie economia e finanza n. 5, Bruxelles 1966, vol. I (testo) pp. 241, vol. II (tabelle e grafici) pp. 600 e numerosi grafici.

Ne resta ancora parzialmente vincolata la siderurgia la quale dopo l'esaurimento delle miniere di carbone è costretta a ubicarsi nelle zone costiere ove è facile l'approvvigionamento via mare delle ponderose materie prime; l'industria meccanica invece non è più condizionata nemmeno da questo vincolo costiero: la maggior parte dei prodotti e delle materie prime standardizzate godono ormai di un prezzo unico su tutto il territorio nazionale.

Per contro, ha assunto un'importanza determinante come fattore localizzativo, specialmente per queste ultime industrie, l'esistenza di un « ambiente industriale ». Infatti la loro struttura moderna si caratterizza per la « disintegrazione verticale e l'integrazione orizzontale ». Mentre in passato un solo stabilimento realizzava l'intero ciclo produttivo, dal materiale greggio al prodotto finito (struttura a integrazione verticale), oggi la specializzazione sempre più spinta spezzetta il « ciclo lungo e complesso » in una serie successiva di tappe fino al traguardo finale del prodotto finito. Il progresso tecnico distribuisce ciascuna di queste tappe a un diverso stabilimento o officina, che si specializza nella produzione in serie di tale « parcella » di prodotto o di tale servizio altamente qualificato. Tutte queste industrie sono dette « intermedie » per rapporto alla finale, detta « principale », che assembla, rifinisce e monta i vari pezzi.

Le industrie intermedie divengono così sempre più numerose. Tra queste, quelle che producono un particolare che entra nel prodotto finito sono dette « sussidiarie » (o subappaltatrici: infatti lavorano « in conto terzi » per l'unità principale); mentre quelle che forniscono un servizio molto specializzato, soprattutto di manutenzione, modifica e sostituzione del macchinario, sono dette « ausiliarie ».

E' allora evidente che un'unità principale non può vivere senza un'adeguata corona di opportune industrie sussidiarie e ausiliarie. Queste, a loro volta, non possono operare economicamente se non hanno un sufficiente numero di industrie principali cui servire. Essendosi specializzate in una sola operazione, debbono essere in grado di « fornirla in serie », cioè a un numero notevole di industrie committenti. Infatti il loro livello minimo di produzione economica è piuttosto elevato. Ma è proprio questa specializzazione assai spinta che consente di ridurre fortemente i costi rispetto a quelli dei reparti di produzione integrati « verticalmente ». In questi non si giunge se non difficilmente alla « saturazione » dei macchinari e della mano d'opera, ambedue assai specializzati.

Se quindi in una nuova zona si vuole promuovere questo tipo di industria fortemente integrata orizzontalmente, non rimane che **promuovere contemporaneamente un certo numero sia di industrie principali** (in numero e dimensioni sufficienti per creare un mercato di dimensioni adeguate ai livelli minimi di produzione delle industrie sussidiarie e ausiliarie connesse), **sia di tali industrie intermedie**, essenziali al funzionamento delle principali.

Il problema però della localizzazione di nuove industrie nelle

zone sottosviluppate si fa ancora più complesso per l'esistenza in queste zone dei vincoli derivanti rispettivamente dalla **scarsità di capitale** e dalla **scarsità di manodopera specializzata**: il nuovo nucleo integrato dev'essere abbastanza grande per costituire un mercato sufficiente alle unità intermedie, ma insieme abbastanza piccolo per essere realizzabile in termini finanziari e di manodopera. Si tratta quindi di determinare il nucleo vitale minimo.

Creazione del polo Bari-Taranto-Brindisi.

Poste queste premesse, si affronta il problema della **determinazione del nucleo vitale minimo** che dovrebbe costituire il polo di sviluppo industriale della zona Bari-Taranto-Brindisi.

1. Nei due primi capitoli sono raccolti i risultati di una accurata **analisi socio-economica** circa le basi territoriali, la popolazione, la manodopera, il livello di vita della zona interessata. Segue uno studio sulle possibilità della regione in termini di risorse naturali (minerarie, idriche, agricole), di infrastrutture tecniche (trasporti e comunicazioni, energia, acquedotti, terreni industriali) e di infrastrutture sociali e culturali (abitazioni, ospedali, pubblica istruzione, centri ricreativi). I dati raccolti comprendono inoltre uno studio sulle « zone di influenza » delle tre città in termini di movimenti pendolari di operai e di studenti, di diffusione dei quotidiani cittadini, di ricoveri ospedalieri e di attrazione commerciale.

2. Su questi dati viene fondata **una prima scelta di massima** in base alla quale si riscontra l'opportunità di promuovere nella zona l'industria meccanica grande e piccola (cap. III). Da queste industrie vengono però immediatamente esclusi i settori della elettromeccanica e della meccanica di precisione. Quest'ultimo si pensa potrà svilupparsi in seguito, quando sarà più facile disporre in loco di manodopera altamente qualificata.

3. Il successivo capitolo espone dettagliatamente i criteri adottati per precisare ulteriormente i tipi di industria da promuovere concretamente nella zona. Fra le iniziali 110 possibili linee di produzione ne sono così scelte sedici che vengono raggruppate in **otto unità principali**: carpenteria pesante; cucine, vasche da bagno, radiatori in lamiera e pentolame in acciaio smaltato; pompe centrifughe e bruciatori; macchine agricole (mietitrebbie, presse-raccogliatrici, motofalciatrici...); torni, fresatrici, rettificatrici; escavatrici e pale caricatrici; gru e trasportatori meccanici continui; carrelli elevatori.

Per ognuna di queste industrie principali, o « motrici », un dettagliatissimo studio di mercato nella CEE e in Italia, con previsioni al 1975, permette di determinare il mercato interno e di esportazione su cui essa può contare e quindi, tenuto conto dello stato attuale della tecnica, quale sia la sua dimensione ottimale.

4. Operata così la selezione delle unità principali si passa alla **determinazione delle « unità intermedie essenziali »** (cap. IV, parte II). Perciò si esamina la lista completa delle « ausiliarie » (attrezzerie, unità modelli, manutenzione e revisione macchinario e impianti...) e delle « sussidiarie » sia specifiche (che forniscono greggi determinati e lavorazione di particolari: fucine, fonderie, lavorazioni in grande serie di elementi particolari, trattamenti termici o galvanici...) sia generiche (che forniscono prodotti standardizzati di esteso uso industriale come bulloni, rosette, rondelle, dadi e controdadi, nastri metallici, guarnizioni, molle, cuscinetti, funi, catene, motori, compressori...).

Tra queste attività connesse si individuano quelle da cui le otto unità principali selezionate derivano degli « inputs » significativi e tra questi, ulteriormente, quelli che siano da considerarsi come essenziali dal punto di vista di prossimità di localizzazione: in pratica tutte le ausiliarie e le sussidiarie specifiche.

E' proprio la loro assenza in loco che obbligherebbe a una delle due possibili soluzioni compensatrici: o la struttura « verticalizzata » o l'approvvigionamento dal Nord. La prima per la minor produttività, la seconda per i maggiori tempi di arresto, dovuti a eventuali errori, difetti o ritardi di forniture, inducono un maggior costo, rispetto al Nord, di più del 10%. E uno scarto così elevato rende evidentemente « non concorrenziale » la localizzazione al Sud.

Tra il centinaio di industrie intermedie della meccanica vengono così selezionate come « essenziali per prossimità » quaranta linee produttive che, dopo una serie di successive approssimazioni, sono raggruppate con opportune combinazioni in **24 unità: 6 ausiliarie e 18 sussidiarie**. Naturalmente questo processo di successive approssimazioni ha comportato un complesso e delicato lavoro di quantificazione della domanda diretta (cioè delle 8 unità principali) e indiretta (cioè delle unità intermedie essenziali fra loro) in modo da raggiungere i minimi livelli produttivi, che permettano però dei prezzi competitivi.

Questa analisi sulla coerenza dell'insieme e sulla compatibilità fra domanda totale e offerta minima è la parte più originale e complessa dello studio.

Per ognuno degli stabilimenti è stato preparato (ma non pubblicato) un progetto di fattibilità assai esteso, su tutti gli elementi tecnici, economici, finanziari e commerciali, inclusa una valutazione comparata della redditività e dei costi di un progetto equivalente localizzato a Milano (cap. V).

5. Secondo la sintesi integrata di questi progetti (cap. VI), l'insieme di 32 unità comporterebbe un investimento totale di 80 miliardi, con un'occupazione inizialmente prevista per 8.210 addetti (circa 10 milioni per addetto), di cui l'85% appartenente alla manodopera e il 15% al personale impiegatizio. La produzione annuale delle unità principali sarebbe dell'ordine di 115 mila ton-

nellate di prodotti finiti, con un fatturato netto per l'insieme di unità principali e intermedie di 83 miliardi e un valore aggiunto di 35 miliardi (a prezzi 1965). Il terreno necessario si aggira sui 110 ettari.

Pur suggerendo la localizzazione delle 32 unità nella zona di Bari, si propone anche un'eventuale distribuzione fra Bari (6 principali e 18 intermedie) e Taranto (2 principali e 6 intermedie).

6. Un'ultima parte dello studio (cap. VII) specifica le **condizioni infrastrutturali** per la realizzazione, soffermandosi in particolare sulla qualificazione della manodopera, per cui propone un rimborso, almeno parziale, di tali spese da parte della Cassa per il Mezzogiorno.

I tempi di attuazione.

Lo studio ora analizzato è stato consegnato in forma solenne all'on. Pastore, Ministro italiano per gli investimenti straordinari nel Mezzogiorno, dai due vicepresidenti della Commissione della CEE, R. Marjolin e L. Levi Sandri, in data **19 novembre 1965**.

Il calendario proposto per l'operazione prevedeva per il 1966 l'opera di promozione, per il 1967 i progetti esecutivi, per il 1968-69 la costruzione e il montaggio (con l'occupazione di 1800 operai nel primo anno e di 2.600 nel secondo), per il 1970-71 l'inizio e l'avviamento della produzione e per il **1972 la produzione normale**.

Negli ambienti della Comunità non si nasconde il disappunto per il ritardo nell'esecuzione dei piani. Trattandosi di progetti economicamente sani e di un insieme non eccessivamente vasto, l'opera di promozione, se condotta con personale, mezzi e direttive adeguati, anche se complessa, è pienamente attuabile. Ma gli industriali italiani e stranieri (specialmente tedeschi e americani), interessati all'impresa, si impegneranno soltanto se avranno la sicurezza che tutto l'insieme venga realizzato, che gli incentivi e i prestiti fissati siano concessi, che i servizi infrastrutturali previsti siano disponibili ai tempi indicati.

Si noti inoltre che tal genere di studi, soprattutto per quanto riguarda le analisi di mercato e la valutazione dei costi, è soggetto a rapido deperimento. **La mancata tempestività nell'esecuzione renderebbe per buona parte vano l'intenso lavoro di tre anni e mezzo, compiuto da un gruppo particolarmente qualificato di economisti e di ingegneri.** Questo contributo originale nel campo degli studi sulla programmazione e selezione dei progetti industriali attende una verifica in un esperimento-pilota che potrebbe ripetersi con criteri analoghi in altre regioni e paesi sottosviluppati.

Arturo Dalla Vedova