

Il Porto e la Città: dal “porto-emporio” al “chain port”

“**L** processo di globalizzazione che ha investito l'economia mondiale negli ultimi anni ha delineato nuovi scenari nel trasporto marittimo e nel ruolo dei porti: competizione su un mercato sempre più complesso ed incerto ed esigenza di avviare nuove strategie di sviluppo, facendosi attrattori di diverse attività”.

Questo è il suggestivo *incipit* del comunicato stampa della FERPI (Federazione Relazioni Pubbliche Italiana, www.ferpi.it) in presentazione del convegno “Il ruolo dei porti- dinamiche evolutive e strategie sostenibili”. L'evento, tenutosi il 23 gennaio scorso al Porto Vecchio di Genova, Palazzo S. Giorgio, è stato organizzato in collaborazione con la Fondazione ENI Enrico Mattei (FEEM, www.feem.it), che ha contemporaneamente presentato l'esito editoriale del suo ultimo studio: “Porti, Città e territorio costiero”. Da quello che a noi operatori consulenziali del commercio estero, in prima battuta, può sembrare un evento esclusivamente “mondano”, nasce invece un interessante dibattito tra i maggiori esperti nazionali del trasporto marittimo sulle strategie che influenzeranno il futuro del trasporto merci via mare.

Da alcuni anni, si nota un costante incremento del traffico merci attraverso i porti italiani, indicativo di una *ritrovata centralità* delle rotte del Mediterraneo. In Italia l'aumento dei flussi mercantili coincide temporalmente con l'entrata in vigore, nel '94, della legge di riforma del settore, il cui principale effetto è stato la sostituzione degli Enti Portuali con

strutture amministrative molto più flessibili: le Autorità Portuali. Questo cambiamento ha favorito maggiore efficienza operativa e rinnovato orientamento al mercato del transito delle merci.

Siamo in presenza di vere e proprie strategie di marketing: offrire alla nave servizi sempre più mirati alle sue esigenze. Diventa, perciò, scelta comune operare verso una specializzazione del porto nelle varie tipologie del trasporto marittimo, in base alle possibilità ed alle opportunità. Eclatante l'esempio statunitense del porto di Boston che “rinuncia” al traffico intermodale per concentrare le proprie strutture nel traffico passeggeri e merci alla rinfusa. Questo indica la consapevolezza che non è più possibile pensare di essere attrattivi nella totalità dell'offerta, ma si cerca di esserlo con il raggiungimento dell'eccellenza in determinati settori.

Per una nave, l'eccellenza di un porto significa ridurre al minimo il proprio tempo di permanenza: per rendere questo possibile, la struttura portuale deve essere dotata non solo delle opportune infrastrutture, ma deve fare in modo che queste siano fruibili per le operazioni di movimentazione nel minor tempo possibile. È necessario quindi offrire una situazione di sovracapacità, a discapito dei costi per la sovrabbondanza strutturale, ma a tutto beneficio dell'efficacia commerciale. In ragione di ciò, gli impianti portuali stanno aumentando gradualmente di dimensioni, oramai sino a “scontrarsi” (sia fisicamente sia culturalmente), con la Città che li ospita.

Come poter mediare le esigenze di espansione di un porto industriale con quelle di “vivibilità” della cittadinanza? “Il porto non è più “emporio” in cui si contrattano le mercanzie appena sbarcate, diventando così fonte di benessere per tutta la cittadinanza; ora è un semplice nodo di una rete logistica (chain port) che ha i propri punti di arrivo e partenza nel lontano entroterra e che lo unisce ad altri porti (servizi di feederaggio) ed a interporti terrestri” (Dall'intervento del Prof. Musso, Univ. Genova). Si dice che la Città portuale subisca i costi (ambiente, traffico, vivibilità) mentre i benefici vengono goduti altrove.

Una via ipotizzata è quella di operare uno “scambio”: permesso di espansione in nuove aree contro la valorizzazione e restituzione alla municipalità delle aree del cosiddetto “waterfront”, tutte le strutture industriali a filo banchina dimesse in passato e ora disponibili per diventare centri polifunzionali. L'impressione è, comunque, che il dibattito tra il Porto e la Città sia ben lungi dall'essere concluso.

Dario Grossi
grossi@commercioestero.net

