

I porti: costi interni ed esterni, pianificazione del territorio, ruolo dei sistemi locali

Enrico Musso

UNIVERSITÀ DI GENOVA

1 Andamento dei traffici ed economia dei porti

Quella di far coincidere il giudizio su un porto con l'andamento dei suoi traffici è una pratica corrente, al punto da sembrare naturale, e tuttavia grossolanamente semplificatrice, e semplicemente sbagliata. In realtà, il successo del porto in termini di andamento del traffico vuol dire "solo" che il porto è efficace, oppure che è più efficace degli altri. Se un porto vede aumentare i suoi traffici questo non significa che "il porto va bene" ma piuttosto che "il porto va bene alla nave". Anche i tentativi di giudicare il porto sulla base di altre misure, già più complesse e meno utilizzate, come tempi, tariffe, affidabilità, etc., sono sempre riferite a chi usa il porto, piuttosto che alla ricchezza che il porto produce e distribuisce. Non è il porto che va bene. È la nave che va bene, e con essa l'armatore, lo spedizioniere, l'operatore del trasporto intermodale, traendo dal porto che funziona una ricchezza che solo occasionalmente (se cioè questi attori economici sono localizzati proprio nel porto) si ferma lì; ma che, per contro, può anche prendere strade che portano molto lontano. Certo, altre valutazioni sull'andamento del porto e sui suoi effetti sull'economia locale sono molto più complesse, imperfette, discutibili. E tuttavia, il semplice trend dei traffici, soprattutto nell'era del container, sempre meno ci dice se l'economia del porto in sé, e quella della sua città, della sua regione, e di chi ci vive, "va bene".

Il problema sembra astruso perché i due ordini di valutazione hanno sempre potuto andare di pari passo: le due questioni erano così sovrapposte da sembrare una sola. La presenza del porto significava non solo il traffico e le attività portuali, ma un vasto scenario economico di industrie e attività indotte: dalle industrie di base che utilizzavano in prevalenza materie prime importate via mare e per le quali il trasporto terrestre era troppo costoso, a quelle che producevano prevalentemente per l'esportazione oltremare, a quelle che trovavano convenienza a localizzarsi nel punto in cui si verificava obbligatoriamente una rottura di carico.

Oggi no, per almeno due ordini di motivi.

Primo: molte di queste industrie, non più vincolate tecnologicamente alla localizzazione portuale, risentono della relativa scarsità e/o del prezzo elevato dello spazio e di altri fattori di produzione, e si sono rilocalizzate, o si stanno rilocalizzando,

Traffic flows are no longer appropriate indicators for ports impact on local economies: containerisation, footloose industries, growing port competition, surplus transfer from ports to MTOs, cause gaps between port performances and local benefits. These changes witness a vertical and horizontal integration turning into a global market structure, where returns on port investments may well be lost locally. While growing external costs suggest concerns about "sustainable ports" for general and local economic systems. An economic-territorial trade-off is needed, where benefits and costs are optimised at all scales, and each local system decides its level of involvement in port facilities.

in regioni economiche in cui questi o altri fattori sono disponibili a condizioni notevolmente più vantaggiose.

Secondo: il progresso tecnico intervenuto nei trasporti ha trasformato il mercato dei servizi portuali da un mercato di quasi monopolio, in cui la distanza dagli altri porti "protegeva" l'area di mercato di ciascuno di essi, ad un mercato tendenzialmente concorrenziale, in cui i bacini di utenza potenziale dei diversi porti si sovrappongono, e in cui la c.d. "rendita del produttore", cioè il terminalista portuale, pubblico o privato, si è erosa a favore del consumatore (l'armatore, lo spedizioniere, l'operatore del ciclo intermodale). Al punto che i crescenti fenomeni di integrazione orizzontale e verticale che interessano

gli operatori terminalisti rappresentano rispettivamente una risposta di tipo oligopolista, tendente a conseguire economie di scala recuperando margini di profitto altrimenti perduti (l'integrazione orizzontale) e il tentativo degli operatori del trasporto di "conquistare" il nodo portuale incorporandone il valore aggiunto (l'integrazione verticale).

Inoltre, le innovazioni nei trasporti - e segnatamente quelle relative al nodo portuale - sono state innovazioni *labour saving* e ad alto impiego di capitale, nonché, fatto quasi unico, anche ad alto impiego di spazio (si pensi al trasporto containerizzato). Così che a un radicale mutamento nel quadro dei benefici e dei costi connessi alla presenza del porto si vengono ad aggiungere nuovi e diversi costi per la collettività locale, chiamata a far fronte non solo ai crescenti livelli di congestione, di inquinamento atmosferico, acustico e marino, ma anche alla sottrazione di una crescente quantità di una risorsa pubblica (lo spazio costiero) e di un bene (lo spazio in genere) comunque suscettibili di forti pressioni per utilizzi alternativi.

In trent'anni (nel 1968 si inaugura il primo terminale contenitori del Mediterraneo) sono completamente cambiate, nella produzione del servizio portuale, sia l'organizzazione del mercato che la struttura dei costi di produzione. La stessa riforma portuale italiana non è stata che una tardiva fotografia del mutato stato delle cose, in cui bisognava adeguarsi ai nuovi livelli di competitività oppure scomparire dal mercato internazionale, accettando che un paese costiero e marittimo come l'Italia importasse significative quantità di servizio por-