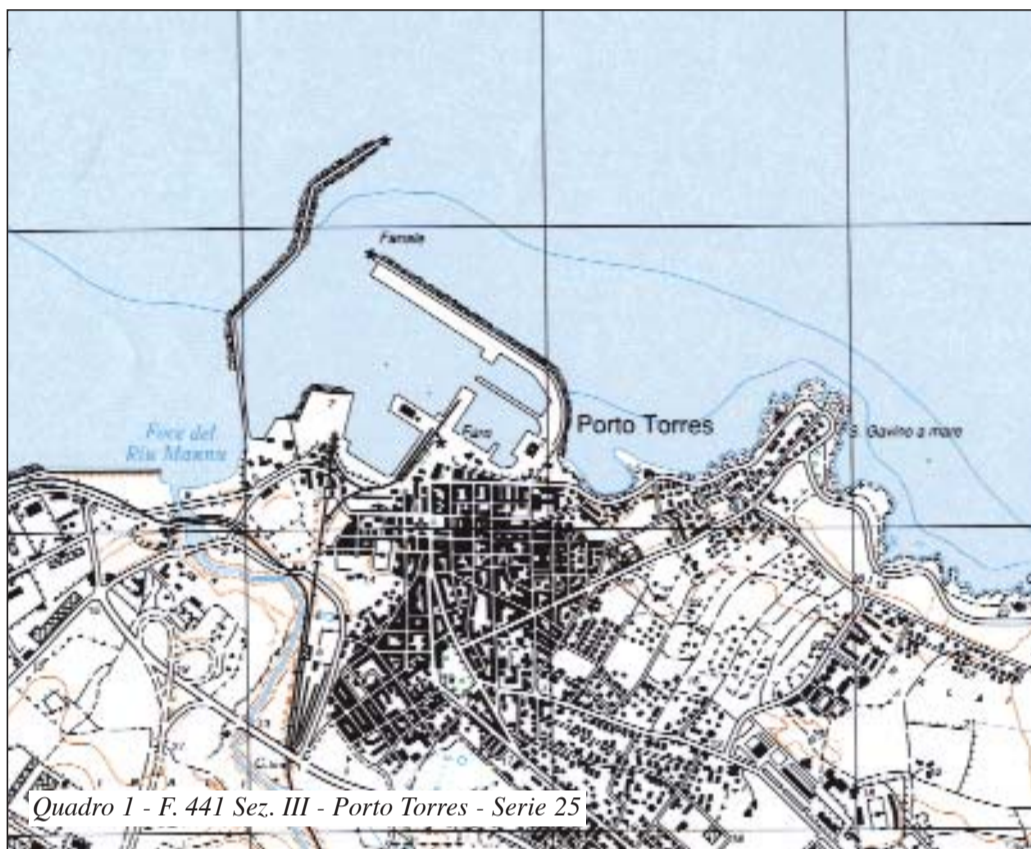


131. Porti

GIUSEPPE CAMPIONE

Università degli Studi di Messina

C'è un ruolo morfogenetico nelle grandi infrastrutture, cioè una loro capacità di strutturare territori e città. E questo è vero anzitutto per i porti. Non solo sono stati, nei tempi, risorse per lo sviluppo, ma addirittura, sovente, motivi fondanti della nascita di città e, per l'azione strutturante diretta e indiretta, fattori della successiva crescita e qualificazione urbana (DEMATTEIS, GOVERNA, 2003).



Quadro 1 - F. 441 Sez. III - Porto Torres - Serie 25

Oggi i porti sono chiamati a svolgere non soltanto il ruolo di aree di concentrazione di attività materiali e di semplici infrastrutture fisiche del trasporto, ma piuttosto di *gateway* di sistemi territoriali, nei quali la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari, la crescente qualificazione logistica acquistano sempre più rilevanza: porti, quindi, nodi di un ciclo di trasporto che si ri-orienta in chiave intermodale e che diventano fonti di attrazione per nuove realtà, in termini di occupazione, diretta e indiretta, di fatturato prodotto, di valore aggiunto. Porti, ancora, come importanti tasselli nella formazione di piattaforme logistiche, vere porte sul mondo, per sistemi territoriali nei processi di globalizzazione, a fronte di un ciclo di trasporto che si innerva sul territorio, si articola in reti, si diffonde in strutture regionali sempre meno polarizzate (DELLA PUPPA, 2001).

Fino alla metà del secolo XIX si era invece in uno stadio agricolo-mercantile, con funzioni prevalenti di carattere emporiale, legate ai *general cargo*: l'ambito spaziale di riferimento era la città portuale, cioè una località centrale e la sua dominanza territoriale di medio raggio che poteva espandersi e risultare competitiva, in virtù delle economie di agglomerazione. Poi sarebbero stati gli stadi industriali, fino alla metà del XX secolo, e neo industriali, fino al 1970, con funzioni portuali legate, nel primo caso, ancora ai *general cargo* e alle *rinfuse* e, nel secondo, ai container. Il container segna una vera rivoluzione del trasporto marittimo, risolvendo aspetti legati all'affidabilità delle consegne, all'organizzazione dei tempi delle operazioni portuali, al passaggio da una modalità di trasporto all'altra, a seconda delle necessità e convenienze. Il container è un parallelepipedo, adatto per l'uso ripetuto, dal momento che la lunghezza, come le altre caratteristiche strutturali e funzionali, sono standardizzate e definite dall'ISO (*International Organization for Standardization*). Nelle azioni di movimentazione e nelle statistiche sono espressi in TEU, cioè in unità di 20 piedi (*Twenty-feet Equivalent Unit*).

Altre considerazioni si devono aggiungere per la gestione dell'informazione: i porti, infatti, tendono a riorganizzarsi come nodi intermodali di un *network* di trasporto, in linea con ambienti produttivi e di consumo complessi, in ragione delle potenzialità relazionali (si vedano nel prosieguo la tavola 132. «Autostrade del mare e corridoi multimodali»), con nuove capacità di trattamento delle informazioni, approcci di *marketing* e soprattutto con più qualità delle reti di relazioni.

Così possono darsi processi di *demaritimisation* delle città e delle regioni portuali, a fronte di uno sviluppo di nodi interni (si veda la

tavola 129. «Interporti e autoporti») che faranno venir meno la specialità delle città portuali e la capacità delle attività marittime tradizionali di sostenere occupazione e redditi. Un articolato *marketing* territoriale, poi, renderà il *waterfront* urbano ed extra urbano risorsa sempre più contesa tra i diversi usi. Lontani quindi i tempi quando i criteri che rendevano competitivo un porto erano basati soprattutto sulla sua localizzazione e sul controllo politico delle risorse.

Adesso ricorrere al concetto di *intermediacy* significa fare riferimento alla posizione del porto rispetto alle rotte intermodali: in questa prospettiva il volume di traffico dipende, più che dal sistema regionale di riferimento, dalla posizione nelle rotte disegnate dalle convenienze dei soggetti, che sono gli operatori del trasporto intermodale, che governano i flussi di trasporto unitizzato (l'unitizzazione è un sistema di preparazione della merce, che si ottiene raggruppandola per il trasporto mediante imballaggi con dimensioni *standard*).

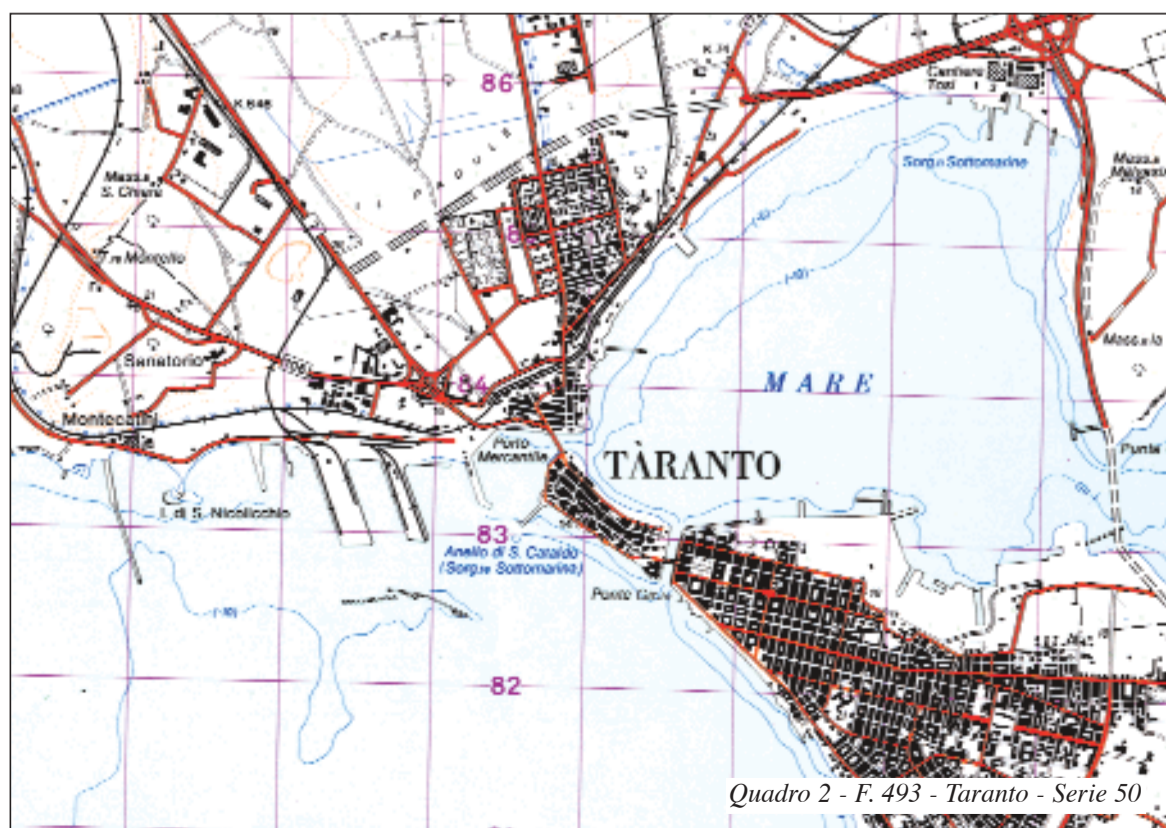
Questo insieme di valutazioni fa emergere una figura del porto come piattaforma logistica della società postindustriale, nella quale il concetto di marittimità si arricchisce di nuovi contenuti e la banchina si delocalizza, diventando l'occasione per un insieme di attività di scomposizione-ricomposizione-governo di flussi multimodali, in una nuova regionalità portuale. Questo a partire dall'infrastrutturazione autoportuale e da nuovi approcci di pianificazione strategica e di *marketing*, adeguati alla complessità del mercato.

La piattaforma logistica deve consentire più modalità di trasporto ed essere adeguata all'immagazzinamento, alla manipolazione e alla distribuzione delle merci e allo svolgimento delle operazioni portuali. L'intermodalità consente il trasferimento da un vettore all'altro senza rotture di carico. I sistemi di trasporto, secondo questo nuovo modello concettuale, vengono considerati come sistemi integrati e la modalità diventa un segmento intercambiabile della catena logistica-intermodale. Così la logistica diviene sistema di riferimento, organizzativo, gestionale, finanziario, per tutti gli aspetti delle modalità distributive e dei relativi adeguamenti tecnici ed infrastrutturali: rispetto alle tradizionali analisi si impone perciò una visione globale dell'intero processo trasportistico (CAROLI, COCIANCICH, DELLA PUPPA, 2003).

I tentativi di definire un porto medio passano attraverso l'analisi di elementi quali la struttura e il volume, la polifunzionalità dei traffici – rinfuse e merci varie, sia unitizzate sia convenzionali – la consistenza del retroterra e le relazioni dell'avanmare: un concetto questo che in qualche modo è un controtaccia correlato ai retroterra naturali, con tutta la complessità della loro definizione, ed esprime non solo lo spazio marittimo solcato dalle rotte che interessano il porto, ma tutta l'area continentale retrostante ai porti della sponda opposta (LUCIA, 1998).

Le classificazioni individuano porti medi di primo livello, con traffico di 20-30 milioni di tonnellate e con scarsa incidenza del segmento unitizzato o porti di minor tonnellaggio, ma con un'elevata quota di merci varie e un'elevata incidenza del segmento unitizzato (intorno al 30%); quelli di secondo livello con un volume complessivo di 10-20 milioni di tonnellate, di cui almeno una in merci varie.

Altre distinzioni sono quella di porto medio tradizionale con retroterra



Quadro 2 - F. 493 - Taranto - Serie 50



Quadro 3 - F. 467 Sez. III - Salerno - Serie 25

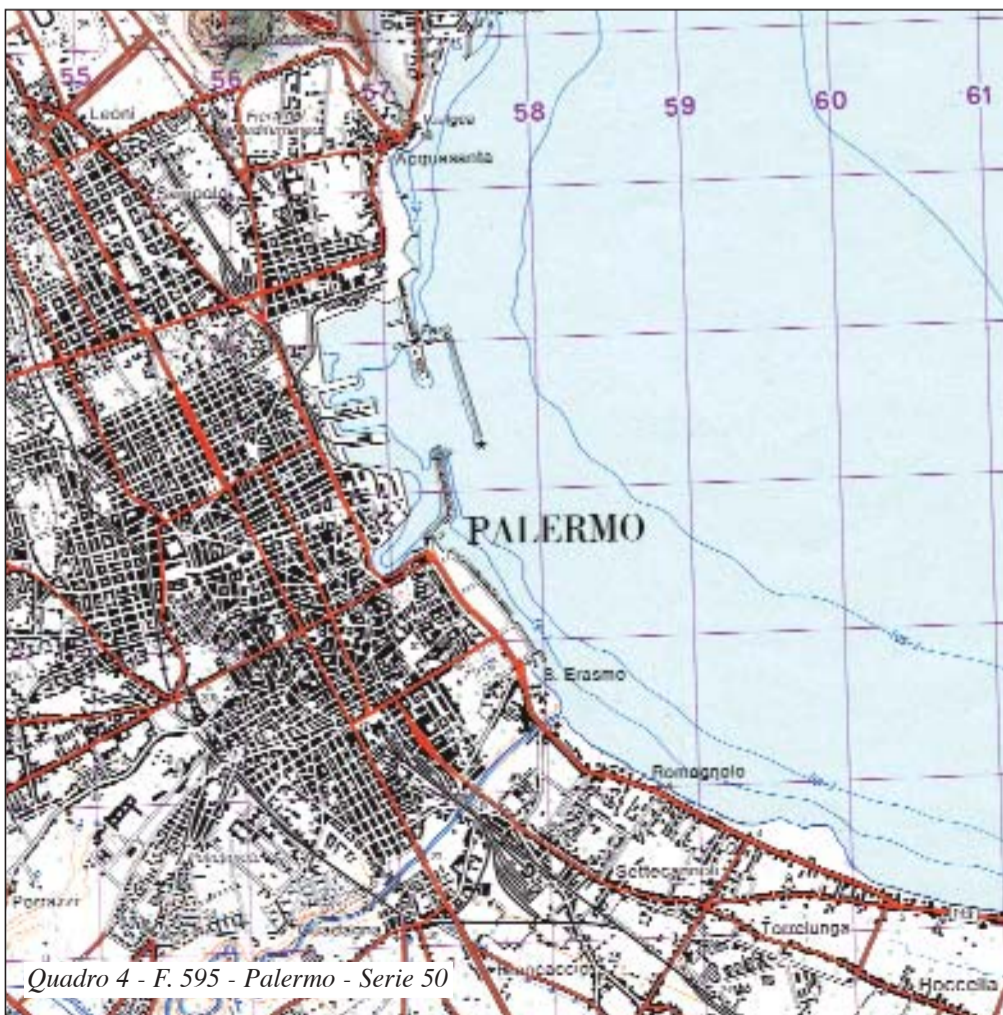
locale e regionale, organizzato secondo logiche ripetitive, o quella di porto medio che guadagna quote di traffico unitizzato, con retroterra imperfetto e disomogeneo.

Il porto medio è come se realizzasse un cuneo di *marketing* nell'*hinterland* del porto più grande, impostato soprattutto su rotte non lunghe, ma la sua posizione resta spesso svantaggiata per il concorso di elementi quali l'entità degli investimenti in infrastrutture e in adeguamento tecnologico, un più difficile accesso al mercato dei capitali, una non adeguata capacità di *lobbying*, alle diverse scale, nessuna *intermediacy* e minore capacità contrattuale, difficoltà di godere di economie di agglomerazione, impossibilità di influire sulle rotte, perlopiù disegnate dalle grandi compagnie, minore sviluppo e articolazione del *waterfront*.

Il suo avanzare invece è coinvolto in logiche di traffici containerizzati che dai porti principali, i porti *hub*, sposta beni verso porti *feeder*. Se i porti *hub* sono localizzati in punti strategicamente vantaggiosi, gli scali *feeder* sono individuabili mediante radianti che partono da questi porti principali. Uno smistamento della merce da un centro a navi di minore portata (*feeder ships*), che le trasportano in porti minori, determina così una gerarchia funzionale: sistema *hub and spoke* (centro e raggio).

Il tutto in una ipotesi di sviluppo portuale che pone il container come fulcro della crescente qualificazione dei porti come nodi dell'immateriale per la radicale trasformazione delle funzioni portuali e delle modalità di gestione, in virtù dei processi di standardizzazione dei carichi. La riorganizzazione del ciclo di trasporto prodotta da containerizzazione e intermodalità determina da un lato grandi *load centers* con funzioni di *transshipment*, cioè di trasbordo della merce da una nave all'altra, o a qualsiasi differente mezzo di trasporto, e, dall'altro, un sistema di porti che partecipano al ciclo del trasporto unitizzato, come elementi o di raccordo o come passaggio-crocevia, cioè come *feeder* e come *gateway*.

Sarebbe improprio però considerare il settore tradizionale dei porti medi come segmento sul quale non possano incidere opzioni ammodernanti, per renderlo nodo di sistemi logistici: nuove politiche di privatizzazione e di dere-



Quadro 4 - F. 595 - Palermo - Serie 50

golamentazione, accentuata flessibilità e nuove domande di qualità e di servizi spingono verso il manifestarsi di nuova vitalità. D'altra parte è giocoforza ritenere che l'integrazione logistica non debba esclusivamente riguardare il comparto unitizzato. Si vedano ad esempio gli effetti registrati o previsti delle cosiddette autostrade del mare.

L'esperienza di *feeder* poi, in una logica a rete delle attività di trasporto, pone diverso risalto alle tesi di riorganizzazione portuale degli anni Ottanta, cioè al gigantismo e alla grande dimensione comunque.

L'esperienza più recente conferma l'emergere di una fase competitiva che deriva dalla possibilità di valorizzare le risorse locali a servizio delle economie regionali, all'interno di sistemi relazionali complessi. E allora è chiaro che il problema più importante non sarà quello dimensionale, quanto piuttosto quello relazionale.

Il porto medio, come porto regionale, avrà funzioni in una logica di ristrutturazione regionale, proprio perché innanzi tutto sarà espressione di un bisogno regionale: efficienza a scala locale-regionale e connessione alle grandi reti.

La legge di riforma 84/1994 ha contribuito a rendere efficienti strutture in precedenza rigide e inadeguate a misurarsi con la complessità del mercato.

La portualità italiana consta di oltre 140 porti, se si fa riferimento ai criteri di classificazione del vecchio T.U. 3095 del 1885. Il *Lloyd's Ports of the world 1999* enumera in 79 i porti di una certa rilevanza, delle più disparate dimensioni e tipi di attività. Bisogna però dire che se si considerano gli scali marittimi in cui effettivamente sono rilevabili sia pur minimi traffici di merci e/o passeggeri essi sarebbero un centinaio. Riferendosi ai porti più rilevanti, nei quali opera perciò un' autorità portuale, ai sensi della legge 84/94 di riforma, il numero scende a 23: Savona-Vado, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Cagliari-Sarrocch, Olbia-Golfo Aranci, Messina-Milazzo, Catania, Augusta, Palermo.

A questi porti, sedi di autorità portuale, vanno aggiunti pochi altri porti medi (per volumi di traffico e capacità infrastrutturali), dove, a cagione del loro rilievo regionale, operano aziende speciali delle camere di commercio: Chioggia, Monfalcone, Gaeta.

I porti che sono in condizione di occuparsi, a diverso livello di funzionalità, della movimentazione dei container sono 17: Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Napoli, Palermo, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Venezia.

Il dinamismo recente della situazione portuale italiana ha alla base l'entrata sulla scena, nel 1995, di Gioia Tauro, maggior snodo mediterraneo di *transshipment*, che ha riportato la portualità del paese nel gioco del grande traffico containerizzato gravitante su Suez e, in parte, anche su Gibilterra, rafforzando in sostanza il potere attrattivo del Mediterraneo. La favorevole posizione geografica configura una situazione di baricentro di questo porto, in perfetta sintonia con le esigenze delle strategie d'impresa, orientate all'organizzazione di un sistema logistico. Questa situazione è fortemente caratterizzata da linee di programmazione dall'alto ed è tendenzialmente indifferente alla realtà locale (LUCIA 2003; ISFORT, 1999).

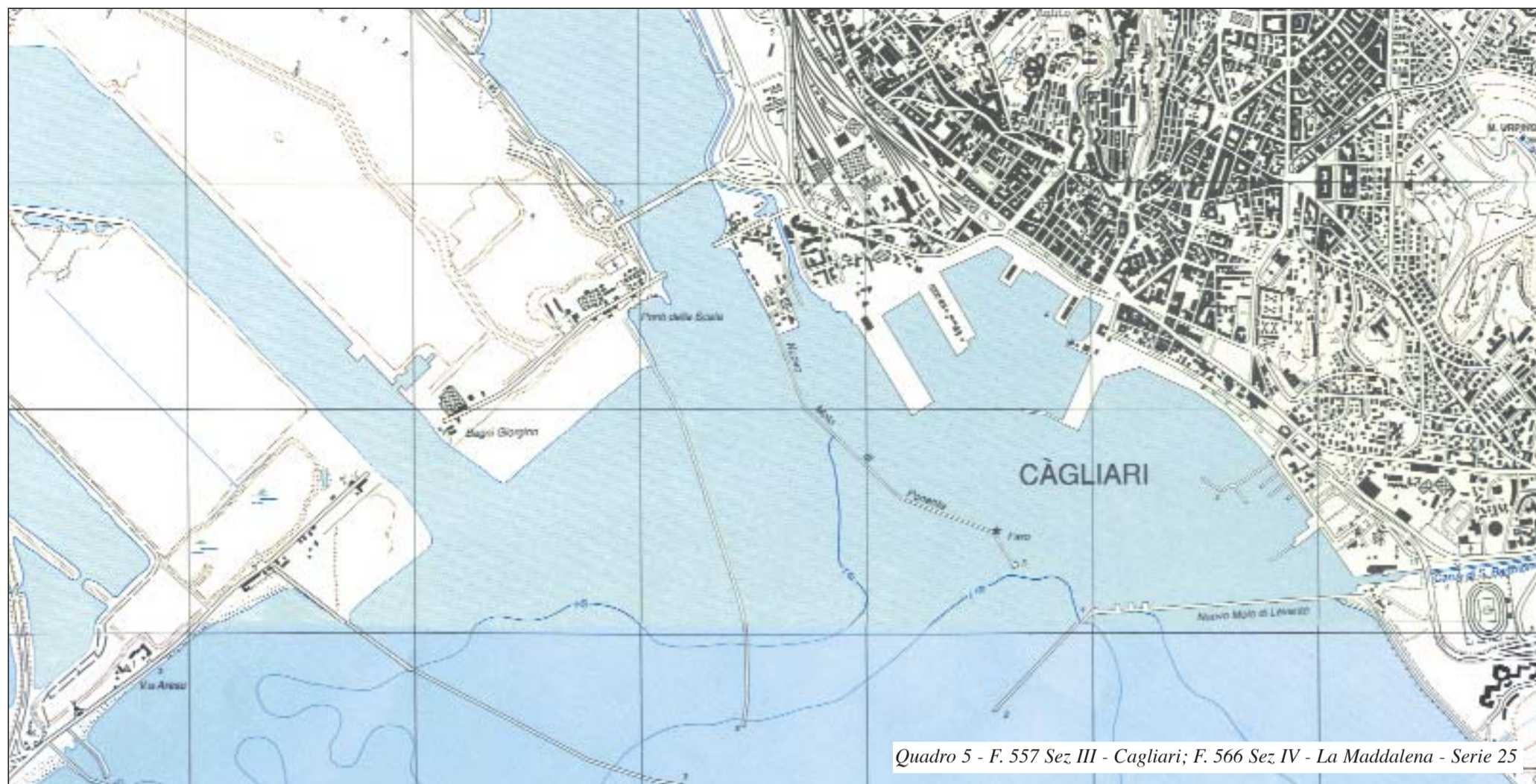
Poi vi è il porto di Genova, che ha ridefinito funzioni, competenze e modalità di organizzazione. I programmi prevedono un'infrastrutturazione idonea alle nuove porta-container di 6 500 TEU e alle navi di crociera da oltre 3 000 passeggeri.

Al terzo posto il porto di Taranto (**quadro 2**) che vive oggi un processo di trasformazione in scalo polifunzionale: alla tradizionale vocazione industriale viene ad affiancarsi una crescente specializzazione commerciale, in previsione di una piattaforma logistica integrata, con un terminal container di un milione di mq.

Tornando all'alto Tirreno, vanno poste in risalto le strategie comuni tra Genova, La Spezia e Livorno che, ai traffici mediterranei, aggiungono movimentazioni multimodali con il nord-est del paese e con l'Europa centro-meridionale.

Sul Tirreno, poi, Napoli e Salerno (**quadro 3**). Se quest'ultimo svolge un ruolo fondamentale di supporto all'*export* dell'industria automobilistica del centro-sud e del comparto agro-alimentare, con l'impiego di container-frigo, Napoli ha specializzato, con ottimi risultati, le sue funzioni nei settori commerciali, della cantieristica e del traffico crocieristico. Nella strategia di sviluppo si inserisce a levante una piattaforma logistica, per un sistema integrato di trasporto di livello qualitativo ottimale.

Sull'Adriatico Venezia ha continuato a svolgere funzioni tradizionali, senza essere nodo logistico del contesto regionale, e, adesso, la strada verso la tipologia di porto medio sembra passare per lo sviluppo di un maggior ruolo nel traffico unitizzato e per più significative connessioni con la regione del nord-est. La funzione portuale veneziana utilizza anche l'area di porto Marghera che ha avuto un andamento più positivo in comparti dinamici, favo-



rendo ad esempio la riorganizzazione del settore dell'autotrasporto.

Ancora sull'alto Adriatico, Trieste: questo porto offre una banda di servizi, caratterizzati da dotazioni infrastrutturali, da managerialità dei soggetti operativi, da tradizione e da *know-how*. I suoi terminali container, ferry, passeggeri, merci, dell'oleodotto transalpino, ecc. sono ampi ed adeguatamente attrezzati; sono molti i settori merceologici trattati. Stimolante è anche l'analisi del flusso dei container, dei fattori che lo influenzano e delle previsioni di incremento al 2020. Cooperazioni poi vengono reimpostate con i porti di Capodistria, Fiume, Monfalcone, per un *master plan* comune, a corredo di un circuito portuale integrato.

Il porto di Ancona viene riprogettato tenendo conto della forte interrelazione, anche paesistica, tra città e porto. Si registrano incrementi nel traffico passeggeri e una qualche movimentazione di container.

Anche Bari, nel sistema Puglia, ambisce, con la piattaforma logistica dei trasporti, a collocarsi come punto di cerniera e snodo per le direttrici di traffico del Mediterraneo e punto di intersecazione delle direttrici di comunicazione intermodale, adriatica e trans-europea, che si proietta attraverso l'Albania e la Romania, verso il mar Nero e oltre.

Brindisi potenzia il traffico dei traghetti e predispose 500 000 mq per operazioni di *transshipment*.

Infine Sicilia e Sardegna.

Messina vive essenzialmente di traffico di traghetti a corto raggio. Le compromissioni – o la non utilizzazione – del *waterfront* e l'incapacità di programmare l'attrezzatura di spazi alternativi o comunque funzionali, hanno sin qui impedito qualsivoglia ipotesi di ricerca di valore aggiunto da far discendere dalla presenza impegnativa di flussi nello spazio portuale e nello stretto. La possibilità di dotarsi di movimentazioni intermodali non ha utilizzato le intuizioni degli anni '70 (CAMPIONE, 1988). I flussi di automezzi, merci e persone, che collocano Messina ai primi posti, hanno sostanzialmente bypassato il porto, degradando altresì la qualità della vita urbana. La cantieristica, di antica tradizione e con alcuni brevetti di tecnologia avanzata (come ad esempio gli aliscafi) ha sempre minor peso. Anche le funzioni militari, per lungo tempo importanti, si sono spostate ad Augusta. Di un certo rilievo la funzione crocieristica. Ma è dal riconoscersi in una regione portuale con Milazzo che potrebbe discendere una qualche opzione di crescita.

Il porto di Catania già adesso sperimenta un attrezzarsi multimodale, con l'effettuazione di trasporto containerizzato. L'ampliamento degli spazi aeroportuali, il previsto non lontano utilizzo degli scali di Sigonella, e più avanti di Comiso, l'essere al vertice di un sistema autostradale che anoderà il sud ovest dell'isola, il poter contare su una ipotesi portuale che ingloba Augusta e Pozzallo, l'ampliarsi infine di un collocazione centrale nel sistema del val di Noto (con Ragusa e Siracusa anche talune attrazioni del messinese), abilitano il porto di Catania a funzioni mediterranee di livello medio-alto, per il retroterra di riferimento, per la multimodalità che si consolida, per le sinergie che deriveranno da possibili integrazioni portuali. Catania può perciò essere interlocutrice di Gioia Tauro e Malta, nel mediterraneo centrale.

Il porto di Palermo (**quadro 4**) continua nella sua multifunzionalità: dall'attività cantieristica agli approdi turistici, alla movimentazione e allo stoccaggio dei container, dai collegamenti ferroviari e stradali per attivare opzioni intermodali al traffico passeggeri, al traffico crocieristico e di cabotaggio e alla navigazione di alta velocità.

In Sardegna, il porto di Olbia svolge attività commerciali, industriali, e soprattutto di servizio passeggeri e di traghetti.

A Cagliari (**quadro 5**) il porto vecchio è destinato prevalentemente ad attività commerciale, turistica e di servizi passeggeri; il porto canale è destinato alla movimentazione dei container; i pontili Sarroch e gli altri sono invece asserviti agli stabilimenti petrolchimici.

Queste note, che si riferiscono ai porti di maggior significato, mostrano quanto in prospettiva si ritiene di dover attingere, per ipotesi di sviluppo, dalla containerizzazione, dalla logistica e dall'intermodalità, anche in relazione ai contesti regionali, e dalla valorizzazione dei traffici di cabotaggio.

Così l'intercettare le grandi direttrici interne ed internazionali resta collegato ad un ammodernarsi che è nei progetti.

Movimentazioni utili alla valorizzazione di alcuni scali, soprattutto nell'alto Adriatico, nel medio-alto Tirreno e nelle grandi isole, e all'alleggerimento della congestione stradale e autostradale, possono discendere dalle cosiddette «autostrade del mare». Più in generale, le possibili strategie, utili a migliorare la situazione del trasporto, richiedono interventi di tipo infrastrutturale, come l'eliminare i vincoli da congestione e da standard inadeguati, lo sviluppare la logistica e l'intermodalità.

BIBLIOGRAFIA

CAMPIONE G., *Il dominio territoriale delle funzioni*, Milano, Giuffrè, 1988.

CAROLI A., COCIANCICH M., DELLA PUPPA M. (A CURA DI), *Il porto di Trieste e la sua localizzazione geostrategica nel bacino Mediterraneo*, Trieste, Edizioni Italo Svevo, 2003, *passim*.

DELLA PUPPA M., "Ruolo strategico del porto di Trieste nel bacino mediterraneo", tesi di laurea, Facoltà di Scienze Politiche, Trieste, 2001, in CAROLI A., COCIANCICH M., DELLA PUPPA M. *cit.*, *passim*.

DEMATTEIS G., GOVERNA F. (A CURA DI), *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Milano, Franco Angeli, 2001.

ISTITUTO SUPERIORE DI FORMAZIONE E RICERCA PER I TRASPORTI, *Gioia Tauro*,

Logistica e transshipment per lo sviluppo, Roma, Cingemi, 1999.

LUCIA M. G., "Waterfront: una nuova frontiera per le città d'acqua", in HOYLE B. S., PINDER D. A., HUSAIN M. H. (A CURA DI), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia, 1998, pp. 10-18.

LUCIA M. G., "Le grandi linee della svolta del sistema portuale italiano", in AA.VV., *La portualità del 2000*, Taranto, Fondazione Ammiraglio Michelangioli, 2003, pp. 105-120.

VALLEGA A., *Per una geografia del mare*, Milano, Mursia, 1980.