

## ***L'impatto dei porti sul territorio***

Brevi appunti (*in corsivo*) dal libro e qualche considerazione, probabilmente ingenua e sicuramente parziale, a seguito della lettura di "*Porti italiani - Strategie per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità – Il caso dei porti liguri*"<sup>1</sup>.

Senza altra pretesa se non quella di rappresentare il punto di vista di un(a) cittadino(a) minimamente attento(a) alle dinamiche sociali ed economiche in cui è coinvolto(a), auspicando che nuovi e diversi elementi possano essere resi disponibili e discussi per ampliare il quadro di riferimento e rendere possibile la partecipazione al dibattito da parte di altri cittadini.

Si ritiene adeguato segnalare che trattandosi di una pubblicazione del Gennaio 2007, che fa riferimento a dati del periodo 2000/2005, la stessa non tiene conto dell'importante crisi economico finanziaria in corso da un anno a questa parte. Inoltre alcune valutazioni, relative in particolare all'impatto occupazionale del Porto della Spezia, si avvalgono di uno studio di Liguria Ricerche realizzato per AP Spezia nel 2002 e che analizza il periodo 1996-2001.

→ *Dei fattori di competitività dei porti nel settore container (la competitività è tanto elevata quanto lo è il fattore meno competitivo fra i tre elencati):*

- *la posizione nell'organizzazione dei traffici marittimi (distanza dalle grandi rotte, strategia della compagnia marittima o alleanza di riferimento, ruolo nei servizi di linea),*
- *le caratteristiche del terminal portuale (estensione e pescaggio delle banchine, efficienza della gestione organizzativa);*
- *efficienza e capillarità dei collegamenti terrestri (stradali, ferroviari, fluviali)*<sup>2</sup>.
- vicinanza all'ubicazione delle imprese di produzione e disponibilità di servizi logistici accessori (nda)

Se l'efficienza della gestione organizzativa del porto della Spezia (in particolare il terminal container) pare non essere in discussione, diverso è il tema del pescaggio e dell'estensione delle banchine; si rileva, tuttavia, che una maggiore estensione delle banchine, a parità di movimentazione, comporterebbe una riduzione dell'efficienza.

Va da sé che rispetto ai fattori considerati ciò che risulta maggiormente problematico è la lontananza dai settori produttivi, dovuta alle caratteristiche geografiche dell'area in cui è collocata la città della Spezia ovvero dalla mancanza di adeguati collegamenti terrestri; e ancora l'assenza di servizi per la logistica (area retroportuale/distripark).

→ *Della mancanza di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali:* Costituisce evidentemente un problema il fatto che l'AP non possa disporre di risorse certe in tempi certi, tuttavia si tratta di un problema che investe tutte le pubbliche amministrazioni, gli enti

---

1 O. Baccelli, M. Ravasio, G. Sparacino – Introduzione L. Senn, Ed. Egea

2 pag. 21

## ***L'impatto dei porti sul territorio***

locali e tutte le imprese che con essi hanno rapporti di collaborazione (quindi economico finanziari); ha evidentemente a che fare con le priorità negli investimenti (che definisce la politica nell'ambito delle risorse disponibili). Certamente l'impostazione potrebbe essere migliorata, eventualmente nell'ambito dell'attuale tema del federalismo fiscale. (E' di questi giorni la proposta nel senso di una maggiore autonomia finanziaria, proposta osteggiata dal ministero dell'economia in ragione della scarsità delle risorse appunto).

→ *Dei necessari interventi infrastrutturali e sovrastrutturali:* Si tratta ancora della maggiore o minore disponibilità di risorse economiche ma, in questo caso, la faccenda si complica in quanto, anche se il libro accenna appena alla questione, gli interventi infrastrutturali sono *necessari* anche in considerazione del consenso delle comunità locali rispetto a diverse strategie di sviluppo dei territori. Questo richiama alla funzione di governance attribuita alle AP e agli enti locali che prevederebbe una strategia complessiva per lo sviluppo del territorio e lo sviluppo di sinergie rispetto ad un obiettivo. Succede invece che si rincorrono disordinatamente tutte le opzioni di sviluppo possibili (e tra loro confliggenti). Ciò detto, è evidente che se si definisce che lo sviluppo di un'area fa riferimento prevalentemente al suo porto allora le infrastrutture di collegamento devono essere adeguate, ad evitare il rischio di costruire *cattedrali nel deserto*.

Lo sviluppo in senso oligopolistico del trasporto marittimo tuttavia, che in aggiunta comprende una tendenza all'integrazione verticale (armatore, terminalista), determina il rischio potenziale 1) di infrastrutturare un'area in funzione di un gruppo che può decidere in seguito di abbondare lo scalo, 2) di subordinare l'economia nazionale agli interessi delle multinazionali (cosa che peraltro già avviene in diversi settori economici).

→ *Della partnership pubblico-privato:* La carenza di risorse pubbliche e la necessità di infrastrutturare contando su periodi medio-lunghi di utilizzo potrebbe rendere opportune partnership pubblico/privato; tuttavia la realizzazione di infrastrutture è poco appetibile per il privato proprio in ragione dei lunghi periodi di ritorno dell'investimento e a causa della sua durata nel tempo che costituisce una barriera all'uscita; a questi fattori si sommano la difficoltà e i tempi della progettazione, la scarsa ripetibilità e la generazione di esternalità ambientali negative. Nel testo, tuttavia, si ipotizza una compartecipazione degli operatori ai costi di realizzazione delle sovrastrutture (opere direttamente implicate nello svolgimento dell'attività dell'operatore).

→ *Del diverso livello di importanza e strategicità dei porti italiani:* i porti principali utilizzati nel Mediterraneo dalle prime quattro compagnie sulle rotte fra Europa e Asia sono solo tredici,

## ***L'impatto dei porti sul territorio***

di cui 5 in Italia (Genova, La Spezia, Napoli, Gioia Tauro e Taranto); i porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari sono fortemente interessati dal transhipment (che costituisce un fattore moltiplicatore dei teus movimentati e tuttavia decisamente meno interessante in termini di generazione di ricchezza per il territorio). Nel periodo considerato nel libro la quota di mercato italiana (porti liguri) è scesa di 9 punti (+10 Spagna, -1 Francia). I porti tra Livorno e Savona risultano avere il maggior impatto sull'economia nazionale: nel 2005 il 48,5 % della merce containerizzata in import è transitata dai porti liguri. Infine, i porti liguri sono strategici per l'approvvigionamento energetico dell'intera area del nord-ovest, questo in considerazione anche della presenza del rigassificatore di Panigaglia e della centrale Enel (carbone) alla Spezia e Genova oltre alla Tirreno Power di Vado.

→ *Della generazione di ricchezza in termini di:*

- *occupazione* - L. Senn, nell'introduzione, quantifica in 2,4 il coefficiente moltiplicatore di occupazione indotta su scala nazionale, per ogni occupato nel settore della filiera marittimo portuale; secondo una rilevazione del CENSIS (2006) per ogni addetto diretto nelle attività portuali si possono considerare 0,67 lavoratori nell'indotto (coefficiente occupazionale 1,67). Per quanto riguarda lo specifico della Spezia: nel traffico container si fa riferimento a 94 addetti x 100.000 teus a La Spezia; lo studio di Liguria Ricerche (dati 1996-01) rileva che a fronte di 3323 addetti diretti, altri 4870 sono stimati nell'indotto (effetto moltiplicatore 1,47). A questo valore, tuttavia, sono aggiunti anche i lavoratori dell'indotto (3840) che portano il moltiplicare a 3,62. Questo passaggio risulta poco chiaro, anche al netto della relativamente scarsa competenza di chi scrive: si sommano valori assoluti (diretti + indotto) e si applicano coefficienti di rivalutazione standard per verificare la performance o per ottenere indicazioni statistiche sull'indotto generato; sembra strano sommare poi i valori assoluti (diretto + indotto) al prodotto ottenuto dai coefficienti di rivalutazione. Oltre a ciò pare non coerente l'utilizzo di dati occupazionali relativi al periodo 96/01 in una ricerca che invece si riferisce al periodo 2000/2005, in particolare se si considera che, ad esempio, era ancora attivo il traffico passeggeri (poi esaurito e ancora risorto ma con modalità differenti) e la cantieristica aveva una differente configurazione.
- *gettito fiscale*: non c'è un rapporto diretto tra il traffico di un porto e il gettito fiscale generato in quel porto in quanto lo stesso è determinato da variabili di vario genere (luogo di sdoganamento che può differire dal luogo di imbarco/sbarco o diversa resa della merce); questo punto chiama in causa, in parte, il tema della distanza dai luoghi della produzione. Resta, tuttavia, che se le merci destinate al Nord-Italia sono sdoganate nei porti del Nord-Europa anziché in quelli liguri, quel gettito fiscale è sicuramente perso.
- *costi portuali di imbarco/sbarco e tasse* – si tratta di introiti che scontano livelli di tariffe

## ***L'impatto dei porti sul territorio***

molto basse in Italia (142 euro/teu → 200-500 euro Nordamerica e Asia) allo stesso modo per i diritti marittimi e le tasse che sono i più bassi in Europa;

- *economia* – l'impatto complessivo di un euro di produzione interna sull'insieme delle attività economiche del sistema produttivo locale è pari a 1,88 (CENSIS 2006)

→ *Del ruolo delle Autorità Portuali*: la legge 84/94 ha profondamente modificato il ruolo delle AP, anche se non tutte hanno colto il senso di questa profonda trasformazione. Rispetto alla carenza infrastrutturale, un'opzione per le AP e gli enti locali, in partnership con soggetti privati, è la costituzione o partecipazione a società che esercitino attività accessorie al traffico marittimo (agenzie di trasporto, acquisizione di aree dedicate all'attività della logistica). Si tratta in sostanza di partecipare, insieme agli altri stakeholder, alla governance del territorio. Alla Spezia è stato creato un gruppo di lavoro tra AP e la Società Serfer per la realizzazione di nuovi collegamenti con Santo Stefano Magra dove si trova il retroporto gestito da Spedia (partecipazione 6,62% di AP oltre ad altri enti...). Può non essere significativo, tuttavia il 29 Gennaio 2009, nella sezione "notizie in tempo reale" del sito internet di Spedia la notizia più aggiornata risale al 19 Dicembre 2008 e quella precedente a Luglio 2008; quasi analogo tuttavia il livello di aggiornamento dei siti dell'AP e di Serfer. Se si vuole ragionare di governance e di sinergie la comunicazione e l'attivazione di un numero sempre maggiore di risorse ed energie è fondamentale.

E' interessante da questo punto di vista verificare che da quasi dieci anni sia l'AP che gli enti locali, come anche gli operatori portuali, concentrano la quasi totalità della loro attenzione sull'approfondimento dei fondali e l'ampliamento delle banchine, oltre che sulla mancata realizzazione della Pontremolese. Come quando parlando di innovazione si provvede a cambiare i computer: c'è una scarsa attitudine alla attivazione di processi di innovazione che c'entrano con le partnership che in tempi ragionevoli aumentino l'efficienza nell'utilizzo delle risorse disponibili.

→ *Della situazione dei porti europei e delle loro competenze nella pianificazione*:

- *Spagna* – i porti di interesse generale appartengono esclusivamente allo stato mentre i porti di natura non commerciale possono essere controllati dalle regioni: 28 AP per 46 porti di interesse generale (su un totale di 245). Un ente pubblico di carattere nazionale che dipende dal ministero di riferimento determina le strategie, le politiche e le opere di ciascun porto con riferimento al quadro strategico nazionale; le singole AP si occupano della gestione dell'area e delle interazioni con la comunità locale. Subordinatamente alle strategie governative, le AP identificano una serie di progetti che sottopongono all'approvazione dell'ente nazionale. Le AP, inoltre, integrano il Master Plan del porto con

## ***L'impatto dei porti sul territorio***

quello della città e lo sottopongono all'approvazione della Regione o del Comune; integrano il Master Plan con l'analisi di impatto ambientale e redigono il piano economico finanziario completo delle previsioni finanziarie e dei traffici. Oltre ai contributi statali, alle AP sono lasciati gli introiti delle concessioni demaniali e quelli derivanti da servizi resi dalla stessa AP. Le tasse portuali devono garantire la copertura dei costi di esercizio e sostenere anche parte degli investimenti, quindi sono definite con riferimento ai costi reali di gestione. Alcune tasse vengono ridotte per incentivare pratiche sostenibili dal punto di vista ambientale: certificazioni, navi che coprono tratte europee o di tipo Ro-Ro

- *Francia* – Analoga suddivisione dei porti in due livelli, anche se i porti di interesse generale sono solo 6; le infrastrutture sono realizzate dai porti con interventi parziali dello stato. Anche la Francia, al pari dell'Italia, sconta ritardi nella allocazione delle risorse.
- *l'iniziativa FerrMed* vede la partecipazione dei porti francesi e spagnoli per la promozione della intermodalità e della logistica verso il centro Europa. La realizzazione di FerrMed, la cui ultimazione è prevista tra il 2017 e il 2020 taglierebbe fuori i porti italiani dell'alto Tirreno (comprende infatti il tratto di costa da Algeciras (ES) a Tolone (FR) .

→ *Dell'impatto socio-ambientale*: il fattore ambientale è poco, o per nulla, considerato nel testo; tuttavia, un impatto positivo per l'ambiente deriverebbe dal potenziamento delle autostrade del mare (a parziale sostituzione del trasporto su gomma) che, al contrario, sono state oggetto di pochi e fallimentari esperimenti; al contrario, la valutazione di eventuali impatti negativi sull'ambiente è liquidata in maniera spicciola in termini di *dispute amministrative* che compromettono ulteriormente le quote di mercato italiane, come nel caso della Spezia. Questo punto invece è molto interessante, anche al di là delle diverse sensibilità rispetto alle tematiche ambientali, perché chiama in causa le responsabilità di tutti gli attori (amministrazioni pubbliche locali e non, imprenditori, associazioni ambientaliste) che a tali dispute concorrono e partecipano: la loro capacità di essere e considerarsi reciprocamente legittimi interlocutori e la loro competenza e capacità con riferimento ai rispettivi ruoli. Andrebbero approfondite le ragioni per cui, ad esempio, in Francia e Spagna le *dispute amministrative* non generano uguali conseguenze.

Inoltre, come visto, parte della strategicità dei porti liguri è dovuta alla loro capacità di importare e produrre energia per il nord-ovest d'Italia fatto questo che, se da un lato costituisce un vantaggio economico, risulta essere molto significativo dal punto di vista ambientale.

**Conclusioni:** se lo sviluppo del territorio spezzino deve essere incentrato sul porto, allora occorre che 1) siano potenziati i fattori di impatto economico anche attraverso lo sviluppo di servizi a

### ***L'impatto dei porti sul territorio***

valore aggiunto per le merci (ZAL e Distripark) 2) che si realizzino strategie di aumento dell'efficienza attraverso l'attivazione di processi innovativi, con una conseguente riduzione dell'impatto ambientale derivante da pesanti infrastrutturazioni 3) la realizzazione di nuove opere avvenga nel pieno rispetto delle normative ambientali e non, con il coinvolgimento della comunità locale e all'interno di un quadro generale di sviluppo condiviso e aggiornato rispetto ai dati economici, occupazionali e di previsione su cui si basa 4) contrariamente a quanto sostenuto in questo libro, non si considerino i conflitti ambientali come "dispute amministrative" ma come esito di poca accuratezza nella predisposizione dei progetti e di insufficiente coinvolgimento della comunità locale, con particolare riferimento alla disponibilità di informazioni utili a formarsi e ad esprimere delle opinioni .

Infine, sempre contrariamente a quanto si sostiene in chiusura del libro, non si tratta di essere pronti a rispondere al rapido cambiamento degli scenari con una politica di ampio respiro capace di porsi al di sopra del conflitto fra benefici generali e costi locale, in particolare se tali costi non sono stati considerati né quantificati e potrebbero, pertanto, essere maggiori dei benefici o scarsamente sostenibili.

P.S. Volendo approfondire le ragioni per cui in Italia ci si perde in "dispute amministrative" e in Europa o negli USA no, potrebbe essere interessante la lettura di alcuni casi di conflitti sorti e gestiti proprio in un'ottica di Gestione Integrata delle Zone Costiere, ottica che qui non è presa in considerazione mentre è parte delle raccomandazioni dell'UE in materia di gestione delle coste. Quei casi sono stati considerati proprio per dimostrare percorsi alternativi a quello della Spezia nella gestione dei conflitti. Vedi: [www.speziapolis.org/dp/ricerca\\_porto\\_spezia-pdf](http://www.speziapolis.org/dp/ricerca_porto_spezia-pdf)