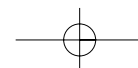
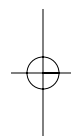


Scenari evolutivi



Il commercio internazionale

Le tendenze generali

Gli scali portuali, così come il complesso dei sistemi infrastrutturali di trasporto, soddisfano da sempre le esigenze di mobilità delle merci e delle persone nel tempo e nello spazio.

Negli ultimi decenni essi hanno visto crescere sempre più la loro importanza a motivo dell'intenso sviluppo degli scambi tra aree e macro regioni economiche anche molto distanti tra loro. I cambiamenti intervenuti nei singoli sistemi economici, così come nei flussi del commercio internazionale, hanno inciso profondamente sulla quantità e sulle caratteristiche delle merci importate ed esportate a livello mondiale così come sulle modalità attraverso le quali esse sono trasformate, trasportate e movimentate.

Le materie prime, infatti, hanno continuato e continuano a muoversi, seppure entro certi limiti, su rotte guidate dalla maggiore o minore ricchezza di un Paese rispetto ad un altro, ovvero dal diverso grado di industrializzazione e sviluppo.

Le merci ricche, tra le quali troviamo semilavorati, componenti, prodotti finiti, sono oggi aggregate, trasformate e distribuite a livello internazionale e globale secondo "linee" sempre più articolate e complesse. Non è difficile immaginare come un prodotto possa essere "pensato" negli Stati Uniti, realizzato in Cina o Taiwan, perfezionato in Olanda e distribuito in tutta Europa.

Le cause dei fenomeni sopra citati vanno ricercate in alcune macro tendenze che hanno caratterizzato in primo luogo i paesi industrializzati e di riflesso quelli in via di sviluppo. Tra di esse si possono citare:

- la globalizzazione dell'economia e i processi di internazionalizzazione delle imprese;
- la liberalizzazione degli scambi;
- gli effetti della privatizzazione di alcuni settori sugli equilibri concorrenziali.

Il tema di fondo delle trasformazioni dell'economia mondiale si sostanzia nel definitivo superamento delle dimensioni nazionali, talora a livello planetario, talora limitatamente ad una determinata area geo-economica (si pensi al mercato europeo).

I processi di *internazionalizzazione* delle imprese dei paesi della Triade (USA, Europa, Giappone), nella forma più "evoluta", si sostanziano in un vero e proprio decentramento delle fasi della produzione nelle aree geo-economiche in cui il costo del lavoro e l'imposizione fiscale sono più bassi, e le convenienze localizzative più favorevoli.

Contestualmente internazionalizzazione e *globalizzazione* significano diffusione di alcuni prodotti su scala globale, soddisfazione di nuovi bisogni manifestati dai consumatori delle economie emergenti, sviluppo delle esportazioni dei paesi industrializzati consistenti in merci ad elevato valore unitario quali prodotti finiti, semilavorati e componenti.

La crescita a due cifre della produzione industriale di alcuni paesi dell'Estremo Oriente negli ultimi anni, così come l'emergere di nuove realtà prima escluse dallo scenario economico mondiale quale la Cina e il Messico, costituiscono una prova indiscutibile delle evoluzioni in atto con immediate conseguenze in termini di commercio e scambi internazionali di merci.

In tal senso si consideri che il valore dei prodotti importati ed esportati è raddoppiato negli ultimi dieci anni passando dai 2.000 miliardi di dollari del 1985 ai 5.200 miliardi del 1996.

La struttura delle imprese cambia per diventare più flessibile, riunendo intorno a nuclei centrali attività distribuite anche su piccoli produttori, soggetti spesso promotori dello sviluppo anche sotto il profilo dell'innovazione. Alcune grandi imprese statunitensi, spesso anticipatrici di comportamenti economici destinati a diffondersi negli altri paesi industrializzati, costituiscono validi esempi di come si stia sviluppando la tendenza a concentrare nel mercato nazionale le attività "soft", quali ad esempio il marketing e la ricerca e sviluppo, per poi decentrare la fase manifatturiera su partner localizzati nei paesi in via di sviluppo e quindi distribuire i prodotti in tutto il mondo con l'intervento di operatori logistici e trasportistici specializzati.

Tutto ciò pone come necessità il superamento dei confini spaziali e la contrazione del tempo, esigenze soddisfatte attraverso l'evoluzione tecnologica e organizzativa avvenuta nel settore del trasporto e in quello dell'informatica e telematica.

La complessità dei fenomeni appena citati non permette tuttavia di definire nel particolare schemi o chiavi di lettura "comuni", in quanto il grado di sviluppo dell'economia in generale e

dei suoi specifici settori è diverso da paese a paese, così come i singoli contesti politici, sociali, territoriali. Ciò che si può indicare come linea di sviluppo generalizzata si identifica con la diffusione di attività produttive caratterizzate da un significativo apporto del fattore lavoro, ovvero con la diffusione del complesso di funzioni orientate alla realizzazione del prodotto fisico, ferma restando la localizzazione nei paesi maggiormente industrializzati delle funzioni legate a ricerca, finanza e marketing.

Un'ulteriore spinta alla crescita del commercio internazionale è derivata dagli accordi per la *liberalizzazione* degli scambi (WTO¹, GATT, Uruguay Round², Mercosur³) i quali sono più che raddoppiati tra il 1990 e il 1996. Tali accordi si sostanziano in:

- abbassamento delle barriere doganali sulle importazioni (barriere tariffarie e quantitative);
- riduzione dei sussidi all'esportazione;
- liberalizzazione negli scambi di servizi;
- creazione di organismi sovranazionali di controllo.

Il risultato del complesso di iniziative adottate nel senso della liberalizzazione degli scambi, fenomeno strettamente connesso al processo di globalizzazione appena richiamato, ha consentito uno sviluppo del commercio internazionale particolarmente rilevante e caratterizzato da tassi di crescita ben superiori a quelli registrati al livello della produzione di beni e servizi.

In altri termini il commercio internazionale, a partire dagli anni '50, ha dimostrato, rispetto alla produzione mondiale, un'elasticità contraddistinta da valori superiori all'unità, tendenza destinata a consolidarsi anche in prospettiva futura (Grafico A).

In particolare, le spinte derivanti da un processo di liberalizzazione non possono certamente ritenersi esaurite; si pensi a titolo esemplificativo alle recenti decisioni assunte in sede WTO circa l'abbattimento, entro il 2000, delle barriere tariffarie sui prodotti elettronici il cui valore a livello di scambi internazionali è stimato in 500 miliardi di dollari, cifra pari a circa il 10% del commercio internazionale.

Anche in questo contesto occorre rilevare che se la prospettiva

di crescita del commercio internazionale costituisce, in termini generali, un dato di previsione ormai acquisito, d'altro lato essa potrà essere in parte rallentata dalle politiche adottate da alcuni stati che, in qualche caso, potrebbero essere indotti a contrastare i fenomeni della liberalizzazione e globalizzazione al fine di mantenere entro i propri confini un maggior grado di sovranità.

Ancora, fenomeni di rallentamento del ritmo di crescita del commercio potranno verificarsi per periodi più o meno limitati in funzione di crisi congiunturali che, originariamente localizzate in aree e settori ben delimitati, potranno estendere i loro effetti a livello globale, coerentemente con i principi ispiratori del nuovo modello economico dominante.

Ritornando alle motivazioni che stanno alla base dello sviluppo attuale e futuro del commercio internazionale occorre, infine, sottolineare il ruolo svolto dal progressivo ritiro del soggetto pubblico da funzioni connesse con la produzione di beni e servizi, funzioni sempre più demandate a soggetti privati operanti in condizioni di libera concorrenza. Si tratta, in definitiva, del tema della *privatizzazione* e, più in generale, della diffusione della proprietà azionaria, in grado di modificare in senso privatistico il comportamento, la struttura e la strategia delle imprese un tempo pubbliche.

I due fenomeni della privatizzazione e della liberalizzazione dei mercati spingeranno ad un confronto sempre più spinto delle realtà imprenditoriali su di una dimensione globale, e ad un conseguente sviluppo degli scambi di beni e servizi anche in quei settori tradizionalmente più chiusi in ambiti nazionali. Settori quali l'energia e le telecomunicazioni costituiscono gli esempi più significativi rispetto all'argomento ora trattato, rappresentando comparti dai quali è atteso, nel prossimo futuro, un impulso diretto ed indiretto tra i più significativi alla crescita degli scambi internazionali.

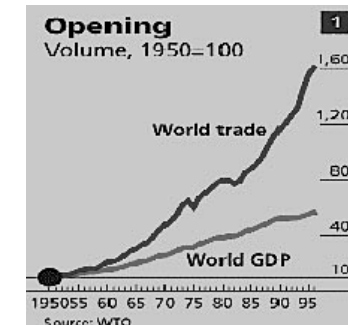


Grafico A - Andamento del commercio internazionale e del GDP

¹ La World Trade Organisation costituisce l'organo di governo del commercio mondiale, erede del GATT (General Agreement of Trade and Tariffs).

² Il negoziato Uruguay Round, che ha riformato il GATT e raccoglie l'adesione di 177 paesi, è un accordo per la liberalizzazione del commercio finalizzato allo sviluppo degli scambi.

³ Mercosur rappresenta il "mercato comune" tra i cinque paesi sudamericani (Argentina, Brasile, Uruguay, Paraguay, con il Cile come membro associato) che, nel 1995, ha raggiunto l'obiettivo dell'unione doganale analoga a quella dell'UE.

I "numeri" del commercio internazionale

L'economia mondiale è cresciuta, negli ultimi cinque anni, a tassi medi annui intorno al 4%, quale risultato di una modesta evoluzione delle economie avanzate e di una forte affermazione dei paesi in via di sviluppo (PVS)⁴. Tra i paesi che hanno mostrato una più vivace espansione si segnalano in primo luogo quelli dell'Estremo Oriente⁵, seguiti dall'Africa, America Latina e Medio Oriente.

Come già richiamato, i volumi esportati ed importati a livello globale sono aumentati, negli ultimi anni, in misura molto più consistente rispetto alla crescita della produzione nel suo complesso⁶; i paesi che hanno concentrato la crescita maggiore sono i PVS e le economie in "transizione" rappresentate dalla regioni dell'Europa centro-orientale (Tabella A).

Le economie estremo orientali si sono rivelate i principali protagonisti del commercio mondiale degli anni novanta, nonostante la forte crisi che ha investito l'area nel corso del 1996-1997. Le previsioni di sviluppo, seppur con molta cautela, confermano un ruolo comunque significativo da attribuirsi ai paesi in que-

stione nel futuro andamento degli scambi di beni e servizi⁷.

Tra i paesi in via di sviluppo una crescita sorprendente, in termini di volume, ha caratterizzato sia l'America Latina, sia l'Africa, le quali non hanno risentito, a differenza delle economie industrializzate, degli "effetti di ritorno" della crisi asiatica, mantenendo un trend sostanzialmente positivo (+11,8% e +8,7% nel 1996).

L'Unione Europea è senza dubbio una delle più importanti aree geo-economiche del commercio mondiale, anche se ha visto gradualmente diminuire il proprio peso nel corso degli anni, in linea con quanto accaduto ai paesi della "Triade" (USA, UE, Giappone), anch'essi caratterizzati da tassi di crescita che, pur positivi, risultano inferiori a quelli registrati nei paesi emergenti (Tabella A).

Al di là della contrazione in termini percentuali della quota di commercio estero detenuta dall'UE, i paesi dell'Unione, nel loro complesso, rappresentano tutt'oggi il primo esportatore mondiale, seguito da USA e Giappone, e il secondo importatore dopo gli Stati Uniti.

In termini di composizione geografica dei flussi commerciali si

TABELLA A

IMPORTAZIONI DI BENI E SERVIZI PER AREE GEOGRAFICHE – VARIAZIONI PERCENTUALI IN VOLUME SULL'ANNO PRECEDENTE

	1993	1994	1995	1996	1997*	1998*	media
Paesi industriali	1,6	9,7	8,9	6,1	7,1	6,4	6,6
<i>Unione Europea</i>	-3,2	7,8	6,6	3,9	5,5	6,4	4,5
Paesi in transizione⁽¹⁾	..	3,5	17,0	6,7	9,5	8,5	7,5
PVS	8,8	7,2	11,4	8,7	8,4	7,8	8,7
<i>Africa</i>	8,8	7,2	11,4	8,7	8,4	7,8	8,7
<i>America Latina</i>	10,5	16,8	9,9	11,7	14,0	14,8	13,0
<i>Asia</i>	18,4	14,2	16,8	5,6	6,8	9,0	11,8
<i>NIE's</i>	11,1	13,2	14,6	7,4	7,2	8,2	10,3
<i>Medio Oriente</i>	1,4	-11,6	5,9	8,4	8,5	4,6	2,9

Fonte : elaborazioni su dati FMI-World Economic Outlook, ottobre 1997

(*) Previsioni

(1) Europa centrale e orientale, Russia e altri paesi transcaucasici e dell'Asia centrale

(2) New Industrialised Countries : Hong Kong, Corea del Sud, Singapore e Taiwan

⁴ L'aggregato Paesi in Via di Sviluppo (PVS) comprende : Africa, America Latina, Asia, NIEs, Medio Oriente ed alcuni paesi europei del Mediterraneo sud orientale.

⁵ Per Far East asiatico si intendono i paesi dell'Asia e i NIE's.

⁶ Le esportazioni mondiali in volume sono aumentate del 9,5% nel corso del 1997, incremento tra i più alti degli ultimi 20 anni. Fonte, WTO Press, 1998.

⁷ In ogni caso anche se la crisi asiatica avesse l'effetto di ridurre il commercio internazionale del 25% tra il 1997 e il 1998, i primi dati relativi all'anno in corso fanno prevedere un'espansione del commercio stesso comunque sopra la media registrata nella prima metà degli anni '90. Fonte : WTO, Press, 1998

rileva, in primo luogo, come gli scambi all'interno dell'Unione rappresentino una quota molto elevata (63%) del totale e negli ultimi cinque anni essi siano cresciuti per effetto del forte incremento del commercio intra-industriale e dei processi di integrazione dei mercati. Inoltre, un posto di primo piano tra le destinazioni dei prodotti dell'UE è coperto attualmente dalle regioni dell'Europa dell'Est (Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania e Bulgaria). Suddetti traffici, certamente significativi nell'ambito di una valutazione del fenomeno dell'integrazione europea, risultano viceversa di minore impatto dal punto di vista del trasporto via mare e delle economie portuali connesse.

Per quanto concerne il commercio internazionale generato dall'UE nei confronti dei paesi terzi, è opportuno procedere ad un breve accenno circa l'origine e destinazione dei flussi delle merci. Il principale mercato di sbocco delle esportazioni dell'UE sono gli Stati Uniti, destinazione di una percentuale pari al 18,3% delle vendite extra-comunitarie. Tale flusso, tuttavia, è andato gradualmente diminuendo nel corso dell'ultimo decennio, così come è accaduto per quelli diretti agli altri paesi industrializzati (Vedi Tabella B).

In contro tendenza con quanto appena richiamato, gli scambi con i PVS riscontrano un costante aumento al punto da concentrare quasi il 50% delle esportazioni.

Per quanto concerne l'Italia la vivace dinamica di importazioni e esportazioni degli ultimi anni evidenzia il netto aumento del grado di apertura internazionale dell'economia. La ripresa delle esportazioni del 1997 conferma la capacità degli esportatori italiani di difendere le posizioni acquisite sui mercati esteri. Dal lato delle importazioni lo sviluppo sostenuto dei volumi (+10,4%) è favorito dal risveglio della domanda interna e dalla maggiore convenienza dei prodotti esteri, per effetto del rafforzamento della lira. Le previsioni fino al 2000 evidenziano incrementi annui percentuali vicini al 7%⁸.

La struttura delle esportazioni italiane evidenzia una decisa riduzione nel peso dei paesi industrializzati e del Nord America in particolare e, parallelamente, un'accresciuta incidenza dei paesi in transizione e di quelli in via di sviluppo. Di questi ultimi l'America Latina (+72,7%) e l'Asia (+68,8%) fanno registrare le variazioni più consistenti (Tabella C).

TABELLA B

ESPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER AREE GEOGRAFICHE – PESI PERCENTUALI SUL COMMERCIO EXTRA-UE A PREZZI CORRENTI

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Delta %
Paesi industriali	47,7	44,6	42,8	40,9	41,6	39,8	39,4	-8,3
USA	21,2	19,3	19,3	19,4	19,6	18,0	18,3	-2,9
PECO⁽¹⁾	3,7	5,2	6,1	6,4	6,6	7,8	8,6	+4,9
Ex- Urss	3,8	4,0	2,0	3,4	3,5	3,7	4,0	0,2
PVS	44,7	46,2	49,0	49,3	48,2	48,7	48,0	+3,3
Cina	1,5	1,6	1,8	2,6	2,7	2,6	2,4	+0,9
Asean ⁽²⁾	4,5	4,8	5,1	5,6	5,9	6,5	6,5	+2,0
Altri PVS	38,7	39,8	42,1	41,1	39,6	39,6	39,1	+0,4

Fonte : elaborazioni su dati FMI-DOTS

(1) Polonia, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia, Romania, Bulgaria

(2) L'aggregato Asean comprende i paesi dell'Estremo Oriente

⁸ Fonte: Eurostat, Luxembourg.

La situazione che si profila per le importazioni (Tabella D) evidenzia tre aspetti significativi:

- la crescita dei flussi provenienti dai paesi in transizione a conferma dell'apertura dell'Italia nei confronti dell'Est europeo e del processo di integrazione dei mercati;
- l'aumento dei volumi provenienti dai paesi dell'estremo oriente dell'Asia;
- la sostanziale stazionarietà dei paesi industrializzati.

In conclusione, i principali fenomeni che hanno caratterizzato negli ultimi anni il commercio internazionale facente capo all'Italia e più in generale all'Europa, possono essere sintetizzati come segue:

- forte crescita dei volumi importati ed esportati a livello globale;
- aumento del peso dei manufatti sul totale delle merci scambiate;
- ruolo sempre più importante dei PVS asiatici e latino americani.

L'insieme delle considerazioni svolte ai punti precedenti trova conferma nell'analisi storica e prospettica dei traffici di merci

via mare, che costituiscono una quota molto rilevante dei flussi import-export internazionali.

TABELLA C

STRUTTURA DELLE ESPORTAZIONI ITALIANE PER AREE GEOGRAFICHE (PESI PERCENTUALI SU VALORI A PREZZI CORRENTI)

	media 1989-90	media 1993-94	media 1995-96	variazione % '90-'96
Paesi industriali	78.9	72.9	71.6	-9.2%
<i>Unione Europea</i>	61.7	57.3	56.3	-8.7
<i>Nord America</i>	9.1	8.6	8.1	-10.9%
Paesi in transizione⁽¹⁾	4.6	5.7	7.1	+54.3%
PVS	16.1	21	20.8	+29.2%
<i>M. Oriente</i>	6.2	7.7	6.8	+9.2%
<i>Asia</i>	4.5	7	7.6	+68.8%
<i>America Latina</i>	2.2	3.6	3.8	+72.7%
<i>Africa</i>	3.4	2.7	2.5	+26.5%

Fonte : elaborazioni ICE su dati Istat

(1) Europa centrale e orientale, Russia e altri paesi transcaucasici e dell'Asia centrale

Il trasporto marittimo e i porti

Le tendenze generali

A fronte delle dinamiche quantitative e qualitative che hanno caratterizzato il commercio internazionale, si è verificata una progressiva crescita della componente "via mare".

Negli ultimi cinque anni il trasporto marittimo ha seguito un trend di crescita superiore a quello registrato dalla produzione mondiale, anche se inferiore al commercio in quanto solo una parte di esso si "serve" del vettore marittimo come collegamento tra i paesi importatori ed esportatori.

Il dato importante è quello che evidenzia lo stretto rapporto che esiste tra le variabili macro economiche a livello mondiale e l'andamento del settore dello shipping. La crescita della componente marittima del commercio internazionale conferma la tendenza dei principali settori manifatturieri a pensare le fasi della produzione e della distribuzione in chiave globale (Grafico B).

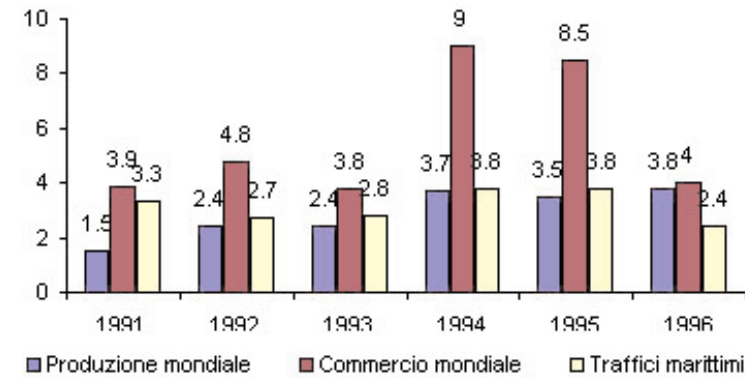


Grafico B – Andamento e rapporto tra Produzione / Commercio e Traffici marittimi a livello mondiale
Fonte: FMI, WTO, Fearleys

TABELLA D

STRUTTURA DELLE IMPORTAZIONI ITALIANE PER AREE GEOGRAFICHE (PESI PERCENTUALI SU VALORI A PREZZI CORRENTI)

	media 1989-90	media 1993-94	media 1995-96	variazione % '90-'96
Paesi industriali	75.4	74.5	74.1	-1.7%
<i>Unione Europea</i>	61.4	60.2	60.8	-1%
<i>Nord America</i>	6.1	5.8	5.7	-6.5%
Paesi in transizione⁽¹⁾	5.6	6.8	7.2	+28.6%
PVS	19	18.5	18.6	-2.1
<i>M. Oriente</i>	7.2	6.2	5.9	-18%
<i>Asia</i>	4.1	5.6	5.7	+39%
<i>America Latina</i>	2.7	2.5	2.5	-7.4%
<i>Africa</i>	5	4.3	4.5	-10%

Fonte : elaborazioni ICE su dati ISTAT

(1) Europa centrale e orientale, Russia e altri paesi transcaucasici e dell'Asia centrale

Le caratteristiche che hanno consentito la progressiva affermazione del trasporto via mare sono in gran parte riconducibili alle profonde trasformazioni che hanno investito il settore. Tra di esse si possono citare:

- la crescita della dimensione delle navi;
- la specializzazione degli impianti dedicati al trasferimento della merce (navi, terminal portuali, trasporto terrestre);
- la standardizzazione delle unità di carico;
- l'intermodalità e lo sviluppo dei servizi logistici.

Il fenomeno del gigantismo navale è comune a molti dei segmenti in cui si articola lo shipping e costituisce, per le imprese di trasporto, il principale strumento per l'abbattimento dei costi per unità di servizio erogato. I macro processi che hanno caratterizzato lo sviluppo del commercio e dell'economia mondiale (decentramento produttivo, liberalizzazione, globalizzazione) hanno esercitato una forte pressione sul "modo" di fare trasporto, ma soprattutto sul relativo prezzo. Gli utenti sono sempre più sensibili all'economicità del servizio in quanto si trovano a dover gestire flussi e reti a dimensione globale in cui il vantaggio che deriva dal produrre parti e componenti in paesi a basso costo del lavoro non può essere annullato da un trasporto marittimo con noli elevati o incapace di rispettare i tempi della produzione.

La pressione esercitata sui noli, soprattutto nel trasporto di linea, e la maggiore trasparenza dei mercati, hanno indotto gli operatori ad ordinare navi di dimensioni sempre maggiori in modo tale da recuperare parte del guadagno perso con l'erosione dei prezzi. D'altro canto l'elevata concorrenzialità del mercato e la necessità di raggiungere elevati coefficienti di carico rendono il mercato del trasporto marittimo particolarmente vulnerabile ad eventuali oscillazioni anche di carattere congiunturale.

Nel 2000 si prevede che le navi di linea con portata superiore ai 4.250 teus rappresenteranno una percentuale pari al 9,1% della flotta complessiva, rispetto al 3,8% rilevato nel 1996⁹. Il trasporto marittimo delle principali rinfuse quali i minerali di ferro o il carbone si produrrà sempre più attraverso l'utilizzo di

navi "cape size" superiori alle 100.000 tsl.

Le motivazioni della tendenza sopra richiamata sono efficacemente sintetizzate attraverso il risultato di un recente studio elaborato dalla Drewry Shipping Consultants secondo il quale il passaggio da una nave portacontenitori da 4.200 teu ad una di 6.000 teu consente all'impresa di shipping di risparmiare, a parità di fattore di carico, fino al 21% dei costi per unità trasportata, con evidenti benefici in termini di redditività.

Grandi navi sempre più specializzate permettono alle imprese di shipping di aumentare il livello di standardizzazione e di automazione sia delle operazioni di movimentazione a livello di terminal portuale, sia della nave in senso stretto, diminuendo i costi e aumentando la velocità e sicurezza del servizio. Se è vero che la specializzazione può essere in una certa misura considerata come un fattore di rigidità dell'offerta, essa tuttavia induce economie tali da confermare la strategia più seguita nel lungo termine sia nel segmento dei carichi generali sia nel comparto del trasporto di rinfuse (petrolio greggio, gas liquefatti, OBO, cement carrier, ecc.)

Tra le diverse tipologie di specializzazione la più rilevante coincide con il fenomeno della containerizzazione che rappresenta una vera e propria rivoluzione nelle tecniche di condizionamento consentendo il trasporto delle merci in condizioni di efficienza e di qualità altrimenti irrealizzabili.

La containerizzazione rappresenta la principale risposta dell'industria del trasporto alle esigenze derivanti dalle innovazioni produttive e dalla divisione internazionale del lavoro, fattori che hanno inciso profondamente sulla natura dei beni trasportati, sempre più costituiti da semilavorati e prodotti finiti.

L'innovazione tecnologica del container, introdotta alla fine degli anni '60, e impiegata in processi produttivi scarsamente automatizzati, ha prodotto notevoli benefici attraverso un maggior grado di standardizzazione e ripetitività delle operazioni, e una progressiva sostituzione di capitale a lavoro. Basti pensare che nell'era della pre-containerizzazione, in un terminal portuale occorrevano 75 uomini per svolgere, in una giornata, le operazioni di scaricazione di 1.000 tonnellate di merce; dopo l'introduzione dell'unità standard, un moderno terminal che disponga di 4 gru di banchina e di 40 unità di forza lavoro, è in grado di movimentare, nell'arco delle 24 ore oltre 20.000 ton-

⁹ Fonte : Ocean Shipping Consultants

nellate di merce containerizzata.

La portata economica dell'innovazione introdotta dal container è pienamente comprensibile qualora si consideri che è attraverso suddetta innovazione che si rende possibile l'organizzazione di un servizio intermodale senza rotture di carico.

L'intermodalità, intendendo con essa il processo di integrazione produttiva e organizzativa delle diverse fasi che compongono il ciclo del trasporto, nell'ottica di servire i bisogni logistici delle imprese industriali, diventa parte integrante del sistema di approvvigionamento, produzione, distribuzione.

Sotto quest'ultimo profilo lo sviluppo dell'intermodalità e dei sistemi di trasporto, si pone inoltre come fondamentale supporto ai processi di internazionalizzazione delle imprese, rappresentando uno dei fattori chiave del sistema logistico aziendale, laddove esso si limiti al territorio nazionale o estenda i suoi confini su di una dimensione globale.

L'interdipendenza interna al ciclo del trasporto combinato implica in prima istanza profonde modificazioni sia nei settori del trasporto marittimo e terrestre, sia in quelli collegati quali quello portuale e cantieristico. Il "nuovo" modo di fare trasporto ruota intorno al concetto di network nell'ambito del quale ciascun nodo o segmento deve contribuire al comune obiettivo di trasferire merci e persone in condizioni di economicità ed affidabilità.

Un qualsivoglia intervento di razionalizzazione o di innovazione che dovesse riguardare uno dei comparti considerati avrebbe inevitabilmente effetti diretti sulle fasi a monte o a valle. La scelta di costruire una nuova portacontainer da 6.000 o 8.000 teus parte da una grande impresa che dispone dei capitali finanziari necessari; il cantiere che realizzerà l'impianto sarà quello con maggior know-how e con i costi più bassi a livello di mercato globale; il terminal che accoglierà la nave dovrà disporre delle infrastrutture e delle gru specializzate necessarie per operarla velocemente ed economicamente, il trasporto terrestre dovrà concentrare elevati volumi ed essere preciso ed affidabile (treni blocco, ecc.).

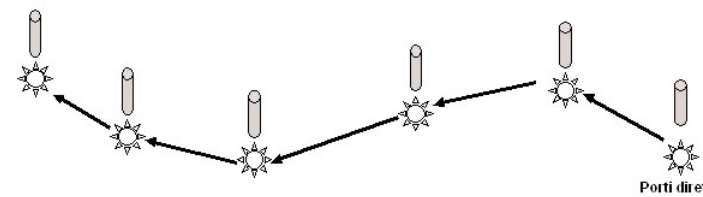
In questo scenario il ruolo dei porti marittimi diventa sempre più cruciale.

Essi perdono gradualmente la vecchia funzione di luogo in cui le merci in arrivo devono essere assoggettate ad operazioni di

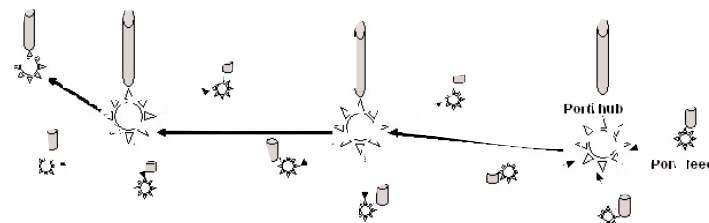
manipolazione e ricondizionamento per essere inoltrate nella tratta terrestre, per trasformarsi in anello di connessione di reti sempre più complesse, specializzate ed articolate a livello internazionale.

Negli ultimi anni, i cambiamenti intervenuti nel settore dello shipping di linea hanno in parte stravolto le caratteristiche delle rotte marittime. Le imprese di shipping, spinte dalle esigenze di contenimento dei costi e di razionalizzazione del servizio, hanno mutato la configurazione dei network e influenzato il grado di utilizzo di alcuni porti piuttosto che di altri. Il concetto di hub port, in cui ingenti volumi di container vengono trasbordati da navi di grandi dimensioni a piccole navi feeder, produce effetti sia sui volumi movimentati tra i porti di uno stesso bacino, sia sulle caratteristiche spaziali e infrastrutturali degli stessi.

Prima del transhipment



Dopo il transhipment



In questo contesto i porti si configurano come soggetti coinvolti in un processo di riorganizzazione governato da logiche che investono l'intero ciclo logistico e dalle quali discendono scenari e prospettive rispetto ai quali i porti sono chiamati a compiere le scelte in materia di dotazione infrastrutturale e impiantistica. Ancora si rileva che, parallelamente a quanto riscontrato nel settore della navigazione marittima, l'attività portuale si caratterizza tutt'oggi per una crescente specializzazione e automazione dei processi. La principale conseguenza di un simile orientamento strategico è identificabile con il passaggio dalla produzione di un servizio di tipo *labour intensive* ad uno di tipo *capital intensive*, e quindi con la necessità di realizzare ingenti investimenti in strutture e attrezzature.

Un simile orientamento tende, tra l'altro, ad aumentare la complessità delle decisioni inerenti la predisposizione di nuovi spazi portuali per almeno due ordini di motivi.

In primo luogo la specializzazione di terminal e banchine accresce la rigidità delle scelte effettuate, accentuando conseguentemente i rischi connessi alle alternative possibili di fronte ad un mercato comunque dinamico e caratterizzato da elevata concorrenzialità.

Secondariamente, la sostituzione di quote di fattore lavoro con crescenti apporti di fattore capitale modifica la composizione del valore aggiunto prodotto, conferendo allo stesso un minore legame con il territorio portuale. In altri termini la remunerazione del fattore capitale assicura minori ricadute in ambito locale rispetto alla remunerazione del fattore lavoro.

Se agli argomenti appena richiamati si aggiunge il fatto che le aree costiere rappresentano in genere una risorsa territoriale rara e particolarmente pregiata, si comprende la necessità di disporre di un processo di pianificazione in grado di integrare esigenze di carattere urbanistico-territoriale con esigenze prettamente economico-commerciale, coinvolgendo nel processo diverse istituzioni competenti sul territorio.

In particolare, tali scelte sono riferite ad un insieme eterogeneo di attività, ciascuna dedicata ad una fase particolare del ciclo trasportistico (arrivo della nave o inoltro terrestre del carico), della movimentazione della merce (rinfuse o carichi generali), o dei servizi accessori. Tuttavia il "peso" di ciascuna di esse non può considerarsi come un elemento statico, ma piuttosto come

un carattere temporaneo di un processo in continua evoluzione i cui principali orientamenti, almeno a livello europeo, sono sintetizzabili come segue:

- la quantità e qualità delle materie prime liquide e solide operate e la presenza delle relative strutture portuali dipende dalla presenza più o meno radicata delle grandi industrie di trasformazione in loco o in aree geograficamente "limitrofe";
- le merci ricche trasportate in container estendono progressivamente la loro incidenza determinando la necessità di ampi spazi di stoccaggio e rapidi e moderni sistemi di inoltro terrestre;
- le attività terminalistiche di pura movimentazione si arricchiscono di servizi a valore aggiunto quali il *groupage*, la distribuzione, la logistica;
- cresce l'importanza di mantenere e sviluppare, nel perimetro portuale, attività di natura "industriale" al servizio dello shipping quali la cantieristica e le riparazioni navali.

Le tendenze delineate dovrebbero costituire le basi per lo sviluppo di una moderna area portuale, in grado di partecipare alle trasformazioni dell'ambiente esterno e, a volte, di anticiparle in vista dell'acquisizione di vantaggi competitivi sempre più importanti in un mercato globale.

Il Mediterraneo

Il mercato europeo è al centro di due flussi principali che lo collegano verso ovest agli Stati Uniti e verso est ai paesi dell'Estremo Oriente. Nel passato la rotta atlantica era quella lungo la quale si muovevano le percentuali più consistenti del commercio internazionale "via mare" dell'Europa. L'emergere delle nuove economie del Far East e la crescita sostenuta da esse manifestata, ha spostato il baricentro verso nuove relazioni di traffico che collegano i principali paesi industrializzati con la regione.

Nel 1984 i container movimentati sulla rotta Europa-Nord America erano pari al doppio di quelli relativi alla direttrice Europa-Far East; nel 1995 tale rapporto è capovolto a favore dei collegamenti con l'est asiatico che guadagnano 16 punti percentuali contro la perdita dei 20 della relazione transatlantica (Tabella E).

In particolare, date le caratteristiche morfologiche del continente europeo, i paesi del nord quali il Regno Unito, la Germania, l'Olanda, e i relativi porti, rappresentano da sempre la "porta di ingresso" privilegiata degli scambi provenienti dalla rotta atlantica.

Il sud Europa, viceversa, intendendo con essa la Spagna, l'Italia, la Grecia, si colloca prevalentemente sull'asse via mare che collega il Mediterraneo con il Medio ed Estremo Oriente.

Tale ripartizione naturalmente non significa che i flussi provenienti dalla Cina e destinati all'Olanda o al nord della Germania debbano necessariamente entrare in Europa via porti mediterranei, ma solo che l'applicazione della teoria economica sui trasporti marittimi e terrestri implica, a parità di efficienza dei sistemi, la costruzione di una linea immaginaria che delimita l'hinterland degli scali mediterranei e nord europei a macro regioni diverse a seconda della rotta marittima presa in esame (Grafico C).



Grafico C – Le potenziali aree di gravitazione dei porti del Nord e Sud Europa rispetto alle principali direttrici di traffico marittimo

TABELLA E

ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DI CONTAINER SULLE PRINCIPALI DIRETTRICI DEI SERVIZI "PENDULUM"

	1984	1991	1995	2005(*)	Delta
Europa – Far East	19%	30%	34%	35%	+16%
Europa - Nord America⁽¹⁾	40%	32%	24%	20%	-20%
Far East – Nord America	41%	38%	42%	45%	+4%
Totale	100%	100%	100%	100%	-

Fonte : Lloyd's List 1995
 (*) Fonte : Previsioni OECD

Lo sviluppo della containerizzazione e dell'intermodalità hanno influito sull'ampiezza di tali aree di mercato, modificandone i confini e soprattutto rendendoli sempre più "mobili". Il consistente numero di contenitori che dal nord della penisola italiana viene instradato verso i porti nord europei dimostra che una rigida applicazione del concetto di hinterland geografico non è più possibile. A seguito della predisposizione di servizi di trasporto multimodale la fase marittima, portuale e terrestre possono essere riunite e offerte al cliente ad una "tariffa chiusa", il cui livello complessivo di economicità e di affidabilità costituisce il parametro di valutazione del mercato.

Proprio questo elemento costituisce il principale fattore che spiega lo spostamento verso nord del baricentro dei flussi import export "via mare" dell'Europa. Tale spostamento non è dovuto esclusivamente al maggior grado di sviluppo economico e industriale dei relativi paesi, ma anche e soprattutto ad un'efficienza complessiva dei sistemi di trasporto (fase portuale e inoltre terrestre), resi in maniera integrata ed arricchita di un complesso di servizi ad elevato valore.

Più recentemente, tuttavia, opposte tendenze sembrano contrastare il fenomeno considerato, riproponendo un deciso ruolo dei porti gravitanti sul bacino del Mediterraneo, quali punti di accesso dei flussi import/export destinati ad aree del sud e centro Europa, nonché quali strumenti atti a favorire lo sviluppo degli scambi con i paesi terzi e con il continente africano in particolare.

Tale ripresa è dovuta in parte a cause "proprie" del settore portuale che, oggetto di forti ristrutturazioni organizzative e gestionali, ha potuto colmare parte del divario competitivo prima esistente nei confronti dei concorrenti nord europei, e in parte è riconducibile ai già analizzati comportamenti strategici delle imprese di shipping che si sono sostanziate nella costruzione di nuovi network del trasporto, nel gigantismo navale e nel transshipment.

Posto che, nel corso degli ultimi anni (1994-1997), il ruolo dei porti del Mediterraneo Occidentale si è sviluppato rispetto ai concorrenti del Northern Range - passando da una quota di traffico di merci containerizzate pari a circa il 20% ad una quota del 35%¹⁰ - emerge la necessità di procedere ad una valutazione critica circa le possibili ricadute delle nuove strate-

gie di organizzazione del trasporto e dello sviluppo delle relazioni con l'Estremo Oriente. Se infatti i volumi di container trasportati da/per l'Europa sulla rotta considerata aumenteranno complessivamente a tassi medi annui vicini all'8%¹¹ nel medio-lungo termine, le modalità di "ingresso" degli stessi nel continente, e le opportunità per gli scali del sud tra i quali Genova, saranno legate a vari fattori (anche in contrasto tra di loro) tra le quali si possono citare:

- il confermato recupero di competitività dei porti del sud Europa che gravitano sul Bacino del Mediterraneo;
- lo sviluppo della rete infrastrutturale terrestre;
- la diffusione dei porti di transshipment e il conseguente moltiplicarsi dei servizi feeder;
- la scelta degli operatori di servire le aree dell'Europa centro-meridionale "via" porti mediterranei con collegamenti dedicati ovvero ricorrendo al transshipment;
- la forza commerciale e la reazione degli scali nord-europei.

Senza scendere nel dettaglio dell'analisi circa le possibili combinazioni evolutive delle variabili ora richiamate, è comunque opportuno rilevare che alcune tendenze sembrano potersi consolidare nel breve-medio termine. In particolare si assiste ad una proliferazione dei poli di transshipment, sia in conto terzi sia in conto proprio, elemento che, se fino ad oggi ha rappresentato un fattore di sviluppo del traffico mediterraneo, potrebbe costituire in futuro una minaccia per i porti con ambizioni di livello internazionale.

Il rischio connesso ad una forte concentrazione dei traffici sui porti di transshipment e ad una successiva frammentazione dei flussi in direzione di una molteplicità di porti continentali minori, è sintetizzabile in un sostanziale impoverimento del Mediterraneo a semplice area di transito che, ancorchè caratterizzata da volumi consistenti, risulterebbe privata di sostanziali benefici economici e comunque marginalizzata in termini di localizzazione di funzioni strategiche.

Tale prospettiva potrà essere contrastata soltanto attraverso il rafforzamento dei pochi porti a vocazione internazionale, situati essenzialmente nel Mediterraneo nord occidentale, e quindi

¹⁰ Quota dei principali porti del Northern e Southern Range

	Southern Range	Northern Range
1994	26,3%	73,7%
1995	29,5%	70,5%
1996	31,5%	68,5%
1997(*)	35,2%	64,8%
Delta	+11,6%	-8,9%

Fonte : elaborazioni Autorità Portuale di Genova

¹¹ Fonte : DRI/Mercer Management Consulting, World Sea Trade and Service Review, First Quarter, 1997.

con l'attuazione di politiche infrastrutturali e territoriali volte al potenziamento sia delle dotazioni portuali – intese anche come piattaforme per il perfezionamento e la distribuzione delle merci – sia delle linee di collegamento stradali e ferroviarie.

Occorre ancora rilevare che esistono ulteriori elementi che avvalorano le prospettive di strategicità e centralità del Bacino del Mediterraneo. Tra questi ultimi si può fare riferimento agli sviluppi attesi, e in parte sostenuti da alcuni fenomeni già percepibili, del commercio internazionale fra l'Europa e i paesi dell'America Latina e del fronte sud del Mediterraneo. Il fatto che le direttrici appena accennate colleghino strutture portuali non ancora pienamente sviluppate sotto il profilo tecnologico, avvalorano l'ipotesi di una parziale "tenuta" dei traffici marittimi costituiti dai carichi convenzionali.

In sintesi, rispetto a quanto analizzato, occorre ancora una volta sottolineare che lo sviluppo ed il recupero di competitività dei porti del Sud Europa non dipendono solo da fattori "governabili" dai porti stessi, ma anche da interventi più ampi di ridisegno delle reti di trasporto su scala europea e di organizzazione più efficiente dello scambio di merci e informazioni tra i soggetti agenti lungo la filiera del trasporto. Più in generale si tratta di accelerare il processo decisionale concernente quegli interventi finalizzati a garantire, per il futuro, un riequilibrio delle condizioni alle quali si produce il confronto concorrenziale in ambito europeo.

Il porto di Genova

Premessa

Nell'ambito del vasto ed importante mercato Mediterraneo il porto di Genova rappresenta una realtà portuale che, per una "tradizione" essenzialmente legata alla collocazione geografica e, più recentemente, per i positivi sviluppi di traffico e delle attività conseguenti al processo di riorganizzazione posto in essere, si candida a svolgere un ruolo di rilievo rispetto agli scenari futuri.

Concretamente, l'obiettivo di rappresentare un porto di livello internazionale, nel bacino del Mediterraneo, comporta l'adozione di una serie di scelte coerenti con le trasformazioni in atto nel settore marittimo-portuale e più in generale nel mercato del trasporto. Tali scelte sono sintetizzabili in:

- favorire la predisposizione di strutture dedicate alla ricezione di container in quanto segmento caratterizzato dai più alti tassi di sviluppo;
- individuare specifiche aree, anche specializzate, per la gestione dei carichi "convenzionali" anche in relazione al loro elevato impatto in termini di valore aggiunto;
- sviluppare una maggiore efficienza ed efficacia delle reti "intermodali" per allargare gradualmente il bacino di utenza verso le aree industriali economicamente più accessibili (sud e mittel Europa);
- realizzare strategie e strutture appropriate allo sviluppo di servizi logistici;
- realizzare le condizioni atte a consentire lo sviluppo e il radicamento di funzioni industriali connesse al segmento marittimo-portuale.

In altri termini, pur tenendo conto delle diverse tendenze evolutive delle singole attività portuali, il porto di Genova è chiamato a confermare la propria caratteristica di scalo "completo" in cui convivono funzioni commerciali, industriali e di servizio.

Tale compresenza di funzioni elencate contraddistingue, d'altra parte, la maggior parte delle realtà portuali "evolute", costituendo un fattore premiante sia nei confronti dell'utenza, sia per le ricadute occupazionali e per la conseguente produzione di valore aggiunto in ambito locale.

A corollario del concetto di completezza occorre sottolineare il fatto che la presenza di funzioni diverse non può ostacolare l'obiettivo di raggiungere, in alcuni segmenti di attività, un'elevata concentrazione di traffico tale da consentire lo sfruttamento di adeguate economie di scala.

In un settore quale quello dei containers l'affermazione sul mercato internazionale non può prescindere dalla capacità di predisporre strutture fisiche ed assetti organizzativi in grado di fare fronte alle esigenze dei maggiori utenti che si sostanziano in una domanda di ampi spazi di stoccaggio, di fondali adeguati, di efficienti sistemi di inoltro della merce, oltre che di servizi logistico-distributivi a scala europea.

D'altra parte, l'adeguamento delle strutture ricettive e di servizio può consentire il raggiungimento di masse critiche di traffico tali da innescare circoli virtuosi di attrazione di nuova domanda, così come è avvenuto negli scali nord europei.

Nel caso genovese i temi proposti dall'analisi del mercato introducono, almeno a livello territoriale, un duplice ordine di problemi.

Il primo è certamente rappresentato dallo sviluppo delle reti di inoltro terrestre, la cui adeguatezza fisica rappresenta un presupposto imprescindibile per una qualsiasi ipotesi di crescita dei traffici.

Il secondo ordine di problemi è rappresentato dal reperimento di adeguati spazi portuali. Tale argomento è particolarmente significativo quando si consideri la morfologia del territorio e l'oggettiva difficoltà di creazione di nuove infrastrutture che modifichino l'assetto della costa.

Rispetto ad un quadro così delineato emerge qui con tutta chiarezza la necessità di dotarsi di assetti organizzativi particolarmente efficienti in modo da massimizzare il rapporto traffici/spazi e, contestualmente, approntare strumenti di pianificazione che, nella fase di definizione e successiva attuazione, garantiscano una risposta tempestiva alle trasformazioni del mercato.

In conclusione, si richiama il fatto che l'importanza dei temi accennati per essere colta a pieno, richiede un inquadramento a livello internazionale: infatti, se gli spazi destinati alle attività portuali, e le ingenti risorse finanziarie necessarie alla loro predisposizione, rappresentano risorse sempre più "scarse" -a

maggior ragione nel caso genovese- la concorrenza a livello europeo e le sfide della globalizzazione impongono al porto di Genova di adeguarsi tempestivamente per essere una porta di ingresso privilegiata degli scambi internazionali di merci tra l'Europa e il resto del mondo.

Il posizionamento del porto di Genova

Il porto di Genova rappresenta la principale realtà del settore a livello nazionale e, per quanto riguarda il settore delle merci varie -trasportate in contenitori ovvero secondo metodologie tradizionali- il primo scalo del bacino del Mediterraneo.

Tale posizione è frutto di recenti recuperi di traffico che, soprattutto nel settore dei contenitori, si sono realizzati sulla base di tassi percentuali particolarmente elevati a dimostrazione della ritrovata competitività dei servizi resi.

Per poter analizzare più in dettaglio il posizionamento del porto di Genova sul mercato internazionale e tenendo conto della "completezza" che, come accennato nelle pagine precedenti, caratterizza l'area portuale genovese, si intende, con le successive note, procedere ad una segmentazione delle attività svolte al fine di verificare le condizioni competitive attuali e prospettive.

IL SETTORE COMMERCIALE

Contenitori

Per quanto concerne il traffico di contenitori il volume delle merci movimentate nel porto di Genova è quasi quintuplicato nel periodo 1989-97, con una tendenza alla crescita particolarmente accentuata nel corso degli ultimi quattro anni. A partire dal 1993, infatti, il tasso di crescita annuo manifestato dal porto di Genova si è sempre mantenuto al di sopra del 20%, arrivando a sfiorare il 50% nel 1994 e il 43% nel 1997.

DINAMICA DEI TRAFFICI DI MERCE CONTAINERIZZATA NEL PORTO DI GENOVA

1993	%	1994	%	1995	%	1996	%	1997	%
343.471	+12%	512.098	+50%	615.242	+20%	825.752	+34%	1.179.954	+43%

Fonte: Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova

Lo sviluppo della domanda si è quindi manifestato in termini assai dinamici, superando nettamente l'indice medio di crescita del mercato considerato nel suo complesso. Tale fenomeno acquista un significato davvero rilevante qualora si consideri che esso ha riguardato un settore caratterizzato da livelli di competitività molto elevati e riferiti ad un contesto di rango continentale.

Alla base del processo di crescita vi sono motivazioni riguardanti essenzialmente la disponibilità di nuove strutture ricettive quali Calata Sanità e soprattutto Voltri, nonché il salto nei livelli di efficienza e di qualità dei servizi offerti a seguito del processo di riassetto organizzativo che, negli ultimi anni, ha investito l'intera realtà portuale genovese.

A tassi di crescita così sostenuti è ovviamente corrisposto un notevole incremento della quota di mercato del porto di Genova, sia con riferimento al mercato nazionale, sia relativamente a quello internazionale (mediterraneo ed europeo), come illustrato nella tabella successiva.

Per quanto concerne l'Italia il porto di Genova, negli ultimi quattro anni, ha visto aumentare la propria quota di quasi dieci punti percentuali, affermandosi quale porto leader nel traffico di container.

Allargando i termini del confronto a livello internazionale si evidenzia ancora che in un periodo comunque caratterizzato da un recupero dei porti del Mediterraneo nord occidentale rispetto ai concorrenti nord europei, il porto di Genova ha accresciuto in misura più che proporzionale il proprio ruolo passando da

una quota dell'8,4% al 13,7%, percentuale che, depurata dell'effetto transshipment generato dagli scali di Algeciras, Malta e Gioia Tauro, sale al oltre il 21%.

In particolare, se si richiama l'importanza che - per uno scalo portuale - riveste il fatto di essere al servizio dei flussi import-export provenienti dai mercati interni e quindi di non svolgere esclusivamente funzioni di trasbordo dei carichi, il porto di Genova ha fatto registrare un recupero sostanziale della propria funzione non solo nei confronti delle realtà portuali mediterranee, ma anche nei confronti dell'Europa nel suo complesso, passando da una quota del 3,2% del 1993 al 7,3% del 1997.

Merci convenzionali

Il segmento dei traffici "convenzionali" comprende, in termini generali, un insieme assai vasto ed eterogeneo di merci ad elevato valore, non condizionate a mezzo container e trasportate da navi con caratteristiche differenziate (tradizionali, ro-ro, specializzate).

Nell'ambito di una tendenza al declino di tali traffici a livello internazionale, per effetto del crescente fenomeno della containerizzazione e della conseguente specializzazione delle navi verso la tipologia full-container, i volumi movimentati nel porto di Genova, nel corso dell'ultimo quinquennio, hanno subito solo in parte gli effetti di sostituzione accennati, facendo registrare un andamento positivo, anche se minore e più discontinuo rispetto a quello delle merci containerizzate.

DINAMICA DELLA QUOTA DI MERCATO DEL PORTO DI GENOVA SUI PRINCIPALI MERCATI¹² - TRAFFICO DI MERCE IN CONTAINER

	1993	1994	1995	1996	1997
Italia	20,6%	27,0%	27,3%	28,2%	29,2%
Mediterraneo	8,4%	10,7%	10,6%	12,0%	13,7%
Europa	2,1%	2,8%	3,1%	3,8%	4,7%

¹² Gli aggregati comprendono i seguenti porti : Italia – i primi 5 porti container che sono Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro; Mediterraneo – la voce Italia a cui si aggiungono i primi 5 porti container mediterranei : Marsiglia, Barcellona, Valencia, Algeciras e Marsaxlokk; Europa – le voci Italia e Mediterraneo a cui si aggiungono i primi 10 porti container del Northern Range : Le Havre, Anversa, Rotterdam, Brema, Amburgo, Zebbrugge, Goteborg, Helsinki, Copenaghen, Amsterdam.

Fonte: elaborazioni da dati forniti dalle Autorità Portuali e da Containerisation International Yearbook, anni vari

Tra le tipologie di traffico in cui si articola il mercato dei "convenzionali" il segmento dominante è rappresentato dal traffico su rotabili, in linea con le spinte evolutive del Mediterraneo i cui traffici interni sono spesso caratterizzati dalla presenza di scali non adeguatamente attrezzati per la movimentazione delle merci secondo le tecniche verticali del container "puro".

Le movimentazioni alle quali corrispondono maggiori specializzazioni, sia a livello di fase mare, sia di terminal portuale, fanno registrare andamenti contrastanti. I traffici di prodotti forestali hanno infatti manifestato una crescita positiva e rappresentano una quota rilevante dei flussi in importazione verso le regioni dell'Italia nord occidentale. I prodotti ortofrutticoli, viceversa, hanno subito un declino dopo il 1995 per effetto dei cambiamenti avvenuti nelle strategie commerciali delle imprese di shipping e per la forte concorrenza degli altri scali tirrenici, senza sottovalutare i mutamenti intervenuti nella legislazione europea in merito all'importazione di un prodotto tradizionalmente rilevante per Genova, quale quello delle banane.

Le restanti merceologie, tra le quali rientrano i prodotti siderurgici, l'impiantistica e più in generale la merce varia (in colli e a numero), risentono sia della generale tendenza alla containerizzazione, sia di determinanti congiunturali che intervengono nei settori industriali utenti (in particolare nel comparto siderurgico). Per quanto concerne il posizionamento di Genova rispetto agli scali concorrenti, il confronto si produce principalmente

su di una dimensione nazionale¹³ in quanto l'incidenza del costo di trasporto sul valore delle merci non containerizzate spinge verso una delimitazione dell'hinterland secondo criteri prevalentemente geografici e coincidente con le regioni centro settentrionali.

La quota di mercato di Genova, negli anni compresi tra il 1993 e il 1996, ha mantenuto un andamento sostanzialmente stabile e si è attestata, a livello nazionale, su percentuali vicine al 26-27%, mentre, in un confronto con i soli scali presenti sull'arco tirrenico, tale quota è aumentata di circa due punti percentuali passando dal 42% al 43,6%.

La crescita di Genova è da ascrivere in linea generale al recupero di efficienza e di competitività dello scalo, e in particolare al rafforzamento della posizione nel sub-comparto dei ro-ro nel quale il porto è leader a livello nazionale, mentre gli altri segmenti manifestano, a fronte di una generale stabilità e crescita moderata della domanda complessiva, segnali di debolezza. Essi sono in alcuni casi riconducibili a ritardi nei confronti delle tendenze espresse dall'ambiente competitivo, ad esempio con riferimento alle logiche di "gruppo" che ispirano l'agire di alcune imprese terminaliste concorrenti, in altri casi a variabili esogene proprie dei settori produttivi serviti.

DINAMICA DEI TRAFFICI DI MERCE "CONVENZIONALE" NEL PORTO DI GENOVA

1993	%	1994	%	1995	%	1996	%	1997	%
4.668.837	+24%	5.051.395	+8%	5.431.218	+7,5%	5.436.087	-	5.942.928	+9%

Fonte: Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova

¹³ I principali porti a livello nazionale sotto il profilo dei volumi inclusi nel confronto sono i seguenti : Genova, Savona, La Spezia, Livorno nell'arco tirrenico e Ravenna, Trieste e Venezia in quello adriatico.

Il posizionamento del porto di Genova rispetto alle principali tipologie di merci convenzionali trattate è riassunto nel prospetto sottostante.

Rinfuse

Nel settore delle rinfuse, a fronte di uno sviluppo dei carichi "secchi", si è assistito, nell'ultimo esercizio, ad una forte contrazione dei prodotti petroliferi (-33,4%) in ragione della chiusura di un ramo di oleodotto facente capo al porto di Genova e destinato alla Germania.

La stretta connessione tecnico-produttiva che si realizza tra le strutture terminalistiche ed i mercati di approvvigionamento via pipeline, rappresenta un esempio particolarmente chiaro di come rilevanti investimenti infrastrutturali e impiantistici a livello portuale possano essere spiazzati da decisioni prese nel "breve periodo" dagli utenti, rischio oltremodo accentuato in presenza di diffusi fenomeni di concentrazione.

Nel caso in questione, fattori estranei ad elementi strettamente portuali hanno generato una riduzione nel traffico di oli minerali da circa 24 milioni di tonnellate (1996) a circa 15,5 milioni

(1997), determinando, dal punto di vista infrastrutturale, una forte sottoutilizzazione del terminal petrolifero che oggi rappresenta una risorsa portuale assai significativa nell'ottica di una sua diversificazione verso settori di traffico compatibili con il contesto urbano.

Sempre nell'ambito delle rinfuse liquide un cenno particolare deve essere dedicato al segmento dei prodotti alimentari, nelle loro componenti di "concreti" (palma e cocco) e liquidi (oliva, mais, arachide), grassi animali e vino.

Il settore, caratterizzato dalla presenza a Genova di diverse imprese terminalistiche specializzate nella movimentazione dei prodotti sopra elencati, ha manifestato, negli ultimi cinque anni, una notevole espansione passando da circa 290.000 tonnellate a circa 400.000 tonnellate (+38%).

Tale sviluppo conferma la vitalità delle imprese genovesi del settore, rafforzandone la posizione di leadership a livello nazionale, posto che circa l'80% delle importazioni di oli concreti e grassi animali transitano per il porto di Genova così come quote oscillanti tra il 30% e il 50% dei volumi movimentati di vino ed oli fluidi.

Viceversa il comparto rappresentato dai prodotti chimici ha evi-

POSIZIONAMENTO DEL PORTO DI GENOVA NEI SEGMENTI DEL TRAFFICO DI "CONVENZIONALI" (1996)

Tipologie	Quota di Genova		
	Porti concorrenti ⁽¹⁾	Import-Export "via mare" retroterra ⁽²⁾	Import-Export "via mare" italiano ⁽³⁾
Cellulosa	14%	21%	6,5%
Legname	13%	19%	7%
Ortofrutta	12%	nd	13%
Siderurgia	nd	2,8%	2%

(1) La quota è stata calcolata rispetto alle movimentazioni dei principali concorrenti tirrenici – Savona, Livorno, La Spezia

(2) La quota è stata calcolata sul complesso delle importazioni/esportazioni "via mare" delle regioni dell'Italia nord-occidentale : Liguria, Piemonte, Lombardia

(3) La quota è stata calcolata sul complesso delle importazioni/esportazioni "via mare" delle regioni dell'Italia centro settentrionale : Liguria, Piemonte, Lombardia, V. d'Aosta, Veneto, Trentino, Friuli V. Giulia, Emilia Romagna, Toscana

Fonti : Elaborazioni dati forniti dalle Autorità Portuali e dalle imprese terminaliste; per i flussi import-export elaborazioni da dati forniti dalle Associazioni di Categoria per gli anni 1995-1996

denziato nell'ultimo quinquennio un andamento altalenante che, tuttavia, non ha comportato significative variazioni nei volumi movimentati fra inizio e fine del periodo preso in esame ('93-'97). Il segmento delle rinfuse secche "commerciali"¹⁴ ha fatto registrare una dinamica sostanzialmente stabile negli anni compresi tra il 1993 e il 1997, pari ad un tasso medio annuo dello 0,6%.

I traffici che all'interno del settore hanno manifestato la crescita più accentuata sono i minerali¹⁵ ed i fertilizzanti con tassi medi annui rispettivamente pari al 36,9%, 20,2%. Tra le rinfuse minori occorre citare lo sviluppo dei traffici di sale che ha in parte compensato la flessione nei volumi di caolino.

Per quanto riguarda i risultati del confronto con i porti concorrenti¹⁶ che, a livello nazionale, presentano strutture terminaliste dedicate alla movimentazione dei traffici di rinfuse secche commerciali, si rileva:

- una buona posizione di Genova nel segmento del carbone, nonostante il mercato nel suo complesso abbia presentato dinamiche sostanzialmente stabili e vi sia un generale eccesso di offerta delle strutture produttive, soprattutto sull'arco tirrenico;
- una maggiore debolezza nel trattamento di rinfuse siderurgiche e minerali che tendono a privilegiare porti

adriatici quali Venezia, più accessibili ai mercati di sbocco (Lombardia e Veneto);

- una marginalità dei restanti comparti (rinfuse minori, cereali, fertilizzanti) in cui la concorrenza del porto di Ravenna è ancora molto forte sul mercato dell'Italia centro-settentrionale, concentrato prevalentemente in Toscana, Veneto, Lombardia, Emilia.

IL SETTORE PASSEGGERI

Crociere

Il traffico **crocieristico**, se fino al 1992 ha mostrato andamenti oscillanti intorno alle 150.000/200.000 unità, negli ultimi ha fatto registrare un incremento complessivo decisamente sostenuto (+134% nel periodo 1992-1997), confermando Genova come uno dei principali scali del Mediterraneo.

Tale crescita è attribuibile alla vivacità della domanda per il "prodotto Mediterraneo" verificatasi a partire dai primi anni '90 cui hanno fatto seguito da un lato una più intensa operatività delle maggiori compagnie crocieristiche e, dall'altro, l'entrata in esercizio del terminal crociere presso Ponte dei Mille che rappresenta una struttura dedicata contraddistinta da elevati livelli qualitativi.

DINAMICA DEI TRAFFICI DI RINFUSE SECHE "COMMERCIALI" NEL PORTO DI GENOVA

1993	%	1994	%	1995	%	1996	%	1997	%
1.173.972	-	1.119.759	-5%	1.381.751	+23%	1.367.312	-1%	1.202.588	-12%

Fonte : Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova

DINAMICA DEL TRAFFICO PASSEGGERI DA FUNZIONE CROCIERISTICA NEL PORTO DI GENOVA

1992	1993	1994	1995	1996	1997	Delta
150.716	225.043	293.982	310.528	399.227	353.566	+134%

Fonte : Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova

¹⁴ Le rinfuse secche "commerciali" comprendono le merci alla rinfusa che non sono destinate ai cicli industriali a filo di costa quali ad esempio gli stabilimenti siderurgici dell'ILVA o le centrali termoelettriche dell'ENEL.

¹⁵ Nell'aggregato minerali si comprendono : manganese, allumina e altri minerali metallici.

¹⁶ Tra i principali porti concorrenti a livello nazionale sono stati considerati: Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Ravenna, Chioggia, Venezia e Trieste.

Una lettura più dettagliata dell'ultimo quinquennio evidenzia tuttavia un certo ridimensionamento nel numero di passeggeri nel corso dell'esercizio 1997, dovuto, in particolare, alla coincidenza di due fattori: in primo luogo uno dei principali clienti genovesi ha diversificato le proprie partenze scegliendo Savona e Marsiglia come home port per alcune crociere; secondariamente alcune navi utilizzate per viaggi charter, con capolinea Genova, sono state dismesse.

La quota di mercato detenuta dal porto di Genova, ed espressa in termini di crocieristi totali rispetto agli *home ports* del bacino Mediterraneo¹⁷, è cresciuta dal 10,6% del 1992 al 14% del 1996 mentre nel 1997, in conseguenza delle ragioni sopra richiamate, è attesa una contrazione ad oggi non precisamente quantificabile in assenza di precisi riferimenti statistici di alcuni concorrenti.

Traghetti

Le movimentazioni di passeggeri legate ai traghetti riguardano essenzialmente le esigenze di collegamento e interscambio tra la terraferma e le isole e tra località costiere diverse.

L'andamento dei flussi in esame dipende sia da motivazioni turistiche in quanto persone e mezzi si imbarcano per raggiungere località meta di vacanze (componente stagionale), sia da esigenze generiche di mobilità che connotano una domanda di trasporto sostanzialmente stabile nel corso dell'anno.

A livello complessivo i passeggeri sbarcati e imbarcati nel porto di Genova, negli ultimi cinque anni, si attestano su valori stabili vicini ai due milioni di unità, come illustrato dalla tabella seguente.

¹⁷ I principali home ports (porti di partenza e arrivo della crociera) sono: per il Mediterraneo occidentale – Barcellona, Civitavecchia, Marsiglia e Savona, Genova; per il Mediterraneo orientale – Pireo, Cipro, Venezia, Baleari, Pula.

¹⁸ Tra i porti concorrenti sono stati considerati: Genova, La Spezia e Livorno.

¹⁹ Le principali attività svolte sono: costruzione, trasformazione, riparazione e manutenzione navale, a cui si aggiungono i mercati della fornitura e dell'installazione di impianti.

DINAMICA DEL TRAFFICO PASSEGGERI DA FUNZIONE TRAGHETTI NEL PORTO DI GENOVA

1993	%	1994	%	1995	%	1996	%	1997	%
1.938.168	-4%	2.044.276	+6%	2.028.879	-1%	2.067.798	+2%	2.079.697	-0,6%

Fonte : Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova

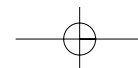
Nel confronto concorrenziale¹⁸ Genova detiene una posizione di leadership consolidata con una quota di mercato intorno al 60-61% riconducibile a tradizionali punti di forza quali la favorevole posizione geografica rispetto alle rotte di collegamento e al bacino di utenza, nonché una buona articolazione delle reti trasportistiche.

IL SETTORE INDUSTRIALE

Un ultimo punto dell'analisi del posizionamento concerne le attività industriali di costruzione, trasformazione, manutenzione e riparazione navale presenti nel porto di Genova.

Le imprese del comparto in esame (62 concessionarie a cui si aggiungono 33 autorizzate) rappresentano una componente quantitativamente e qualitativamente significativa del mercato e sono presenti in quasi tutti i segmenti in cui si articola il settore¹⁹ con una gamma di prodotti e con una qualità riconosciuta, nonché con un regime di prezzi sostanzialmente allineato alla concorrenza internazionale. In particolare il rapporto prezzo/qualità, negli ultimi 4/5 anni, è risultato concorrenziale specie con riferimento a quei settori (navi passeggeri, in particolare) e quei tipi di lavorazione (quelle più complesse e ad elevato valore aggiunto, in genere) che, già oggi, e a maggior ragione nel prossimo futuro, rappresenteranno l'unico mercato di riferimento per la cantieristica dei paesi più industrializzati.

L'analisi svolta ha evidenziato come il settore si componga quasi esclusivamente di imprese private di piccola e media dimensione che si contraddistinguono per l'ambito produttivo settoriale o plurisetoriale (allestimento, trasformazione, riparazione navale programmata e manutenzione ordinaria), la peculiarità delle lavorazioni, l'elevata flessibilità e produttività del lavoro.



In particolare, si segnala la convivenza di situazioni assai differenziate anche in termini di attività produttiva: in alcuni casi le imprese si caratterizzano per un'elevata capacità di cogliere le opportunità offerte dal mercato, passando, ad esempio, dalla trasformazione navale alla riparazione/manutenzione navale, in relazione alle alterne vicende congiunturali.

Ancora, il comparto industriale genovese evidenzia al proprio interno un forte livello di "organicità", testimoniato dagli intrecci inter-personali tra gli operatori, dagli accordi (espliciti o impliciti) di mercato, dall'utilizzo comune di alcuni spazi e impianti significativi, dalla prassi dell'uso comune di mano d'opera.

I fattori appena citati rappresentano un sicuro punto di forza del settore la cui flessibilità operativa ha garantito un corretto equilibrio prezzo-qualità, quest'ultima particolarmente apprezzata sotto il profilo dei tempi di esecuzione dei lavori.

Si deve d'altra parte rilevare che il buon posizionamento dell'industria genovese si regge su un equilibrio per certi versi precario sia in ragione di fattori esterni, sia per fattori interni al settore.

Sotto il primo profilo occorre riferirsi all'elevato livello e alla crescente accentuazione della competitività del mercato internazionale, all'ingresso di nuovi competitori nei diversi segmenti produttivi ed al fatto che i rapporti con i clienti finali sono tenuti, nel caso genovese, da un numero ristretto di aziende che svolgono il ruolo di capo-commessa. Un'eventuale crisi di tali unità produttive finirebbe per investire l'intero comparto.

Sotto il secondo profilo i principali punti di debolezza e le maggiori criticità sono rinvenibili nei vincoli infrastrutturali con particolare riferimento alla viabilità interna ed esterna, ai bacini di carenaggio vicini alla saturazione, all'assetto complessivo delle aree operative, la cui convivenza con il vicino tessuto urbano risulta a volte problematica.

Le prospettive future

Le analisi di tipo economico elaborate nell'ambito del Piano Regolatore Portuale, evidenziano una serie di elementi favorevoli allo sviluppo del porto anche al di là del breve periodo.

Tali determinanti presentano caratteristiche di natura qualitativa e quantitativa, già in parte individuate nell'analisi delle macro trasformazioni che hanno investito il commercio internazionale e i sistemi di trasporto. In questa sede si rende opportuno evidenziare gli effetti che le suddette trasformazioni potranno produrre con riferimento al caso genovese e rispetto alle singole attività che lo compongono.

IL SETTORE COMMERCIALE

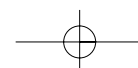
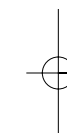
Contentitori

Per quanto riguarda il segmento dei container è opportuno richiamare tra i principali punti chiave quello dello sviluppo della rotta Europa/Medio Estremo Oriente, nei confronti della quale Genova può svolgere un ruolo significativo in ragione della vicinanza rispetto al principale mercato sud Europeo, rappresentato dalle regioni del Nord Italia, e dai territori di Austria, Svizzera e bassa Germania.

La prospettiva di poter rappresentare un capolinea preferenziale sulla rotta considerata, per linee di dimensioni maggiori rispetto a quelle già attualmente servite (23,5% del traffico contenitori genovese) risulta tanto più significativa qualora si consideri che, in base alle proiezioni dei più accreditati istituti internazionali del settore, la rotta in oggetto sarà contraddistinta dai più elevati tassi di crescita a livello mondiale per i prossimi 10 anni, con percentuali di sviluppo annuo intorno al 7-8%.

Le opportunità di sviluppo del porto di Genova sono dunque correlate a due fattori strettamente connessi fra loro: l'espansione del mercato interno di riferimento e l'acquisizione diretta di linee internazionali di dimensioni sempre maggiori.

Tali prospettive, se opportunamente supportate da scelte soprattutto di tipo infrastrutturale, coerenti con le esigenze di irradiazione dei collegamenti terrestri e di espansione dell'offerta portuale, inducono delle proiezioni di traffico contraddi-



stinte da tassi di crescita ben superiori a quelli esperibili usufruendo semplicemente delle tendenze espansive dei traffici marittimi internazionali.

In particolare, i risultati degli studi effettuati, oltre a confermare il fatto che il mercato servito dal porto di Genova presenta, ad oggi, una dimensione essenzialmente nazionale, stimano in circa 700.000 teus i flussi di traffico acquisiti dai porti nord europei sulle aree geo-economiche dell'Italia settentrionale, della Svizzera e dell'Austria. Una riappropriazione progressiva di parte dei suddetti mercati, potrà determinare, per lo scalo genovese, un fenomeno di crescita caratterizzato da significativi salti di continuità piuttosto che da un andamento più o meno costante ancorché di segno positivo.

Il tentativo di tradurre in previsioni di tipo quantitativo lo scenario ora delineato significa quindi considerare l'effetto congiunto di due variabili:

- la crescita di lungo termine degli scambi internazionali di merci containerizzate afferenti al mercato di riferimento (Nord Italia, Svizzera e Austria), per il quale si sono assunte due differenti percentuali di crescita, così come dalle ipotesi dei maggiori istituti di ricerca del settore²⁰ : normale (6% annuo) e sostenuta (circa 8% annuo);

- l'aumento della quota di mercato di Genova come risultato delle strategie di sviluppo di reti di collegamento più efficienti ed efficaci, prima nei confronti degli ambiti nazionali attualmente serviti, e poi verso le aree geograficamente contigue della Svizzera e dell'Austria.

Tali fattori si traducono nelle due ipotesi di crescita illustrate nella tabella sottostante.

Come si evince dalla tabella, in entrambe le ipotesi Genova si troverebbe, nel 2010, a movimentare più di tre milioni di teus che potrebbero raggiungere quasi i quattro milioni nel caso di crescita sostenuta.

Occorre ancora sottolineare che tali scenari sono stati costruiti adottando un'ipotesi cautelativa sulla crescita della quota di mercato di Genova: a titolo di esempio si può osservare che il dato dei 3,800,000 teus raggiungibili nel 2010 equivarrebbe a mantenere sostanzialmente stabile l'attuale posizione di Genova sul mercato italiano e ad acquisire il 35% circa dei mercati svizzeri ed austriaci. Confermando i criteri di prudenzialità sopra richiamati e volendo, tuttavia, estendere l'orizzonte previsionale ad un arco temporale vicino ai 20 anni, si può stimare in un volume di 5.000.000 teus il traffico acquisibile dal porto di Genova.

LE IPOTESI DI SVILUPPO DEI TRAFFICI DI MERCE IN CONTENITORI (TEUS) NEL PORTO DI GENOVA

Anno	Crescita normale			Crescita sostenuta		
	Mercato "di riferimento" ⁽¹⁾	Quota di Genova	Traffici previsti	Mercato "di riferimento" ⁽¹⁾	Quota di Genova	Traffici previsti
1997	3.250.000	36,3%	1.179.955	3.250.000	36,3%	1.179.955
2000	3.870.000	40,0%	1.548.000	4.061.000	40,0%	1.624.000
2005	5.180.000	43,0%	2.227.000	5.890.000	43,0%	2.532.000
2010	6.930.000	45,0%	3.120.000	8.539.000	45,0%	3.842.000

²⁰ Drewry Shipping Consultants, DRI/Mercer, Ocean Shipping Consultants (OSC).

(1) Il mercato di riferimento comprende il mercato del Nord Italia, della Svizzera e dell'Austria
Fonte: Elaborazioni da Drewry Shipping Consultants, DRI/Mercer, OSC e indagini dirette presso i porti esteri

Merci convenzionali

L'analisi delle prospettive di sviluppo della domanda dei servizi portuali dedicati alle merci convenzionali si basa, in questa sede, sulla lettura degli andamenti macro economici generali, tenendo conto che, tutte le valutazioni quantitative di ordine prospettico relative ai traffici in questione, presentano non pochi margini d'incertezza e vanno quindi considerate come indicative di tendenze più che stime assolute.

I traffici del settore convenzionale hanno fatto registrare, a livello mondiale, una crescita molto contenuta (circa 2,5% annuo) negli ultimi dieci anni e presentano uno scenario prospettico caratterizzato da segnali di un lento declino. Dagli studi previsionali più accreditati²¹, infatti, in un orizzonte temporale oltre il 2000, i traffici marittimi convenzionali sembrano destinati a decrescere, seppure a tassi medi annui contenuti (1-2%).

I fattori che, a livello macro, potrebbero contrastare questa tendenza sono:

- la presenza di settori produttivi e di aree geo-economiche in cui persisteranno specifici bisogni o situazioni di arretratezza delle strutture tecnico produttive portuali o logistiche, non coerenti con le nuove tecnologie di trasporto (si pensi ad es. alle relazioni Nord-Sud con porti africani o latino-americani);
- la persistenza e lo sviluppo di esigenze di interscambio tra mercati geograficamente limitrofi che necessitano di trasporti a corto raggio, come nel caso dei traffici infra mediterranei.

Dalle considerazioni sopra effettuate si deduce, quindi, che le tendenze evolutive di carattere storico e soprattutto quelle prospettiche possono essere correttamente interpretate e definite con riferimento agli specifici contesti in cui i traffici si generano ed alle realtà portuali cui essi fanno capo.

Questa osservazione trova immediata conferma nella situazione del porto di Genova in cui la dinamica dei traffici "convenzionali", nel corso dell'ultimo quinquennio, pur avendo subito gli effetti sostitutivi della diffusione dei traffici containerizzati,

non presenta i connotati tipici di una fase di declino.

Tale fenomeno è motivato dalla presenza dei fattori di ordine generale sopra richiamati e cioè da un mercato in cui le relazioni di cabotaggio e quelle a corto raggio inframediterranee rappresentano un mercato consistente. Quanto detto acquisisce particolare rilievo qualora si consideri l'interscambio con il continente africano che, nel 1996, ha rappresentato il 13% del totale delle merci varie movimentate a Genova, dato che potrà essere rafforzato dal consuntivo del 1997 a seguito del consistente apporto fornito dalle linee di più recente acquisizione.

A questo proposito l'ineludibile crescente integrazione fra le due sponde del Mediterraneo non potrà che accrescere notevolmente l'interscambio commerciale Nord-Sud che già oggi rappresenta una realtà di primaria importanza spesso sottovalutata.

Allo stesso modo si deve ricordare l'intensificazione dei rapporti commerciali con i paesi del Sud America, la cui importanza è testimoniata dai recenti accordi stipulati tra l'Autorità Portuale di Genova e l'Autorità Nazionale dei porti argentini.

In conclusione, sia pure nella difficoltà di fornire previsioni quantitative più precise, si può sostenere che i traffici ro-ro e "misti" potranno manifestare, in linea di massima, una tendenza alla stabilità, nonostante la progressiva specializzazione del trasporto marittimo verso navi full-container e impianti portuali dedicati.

Per quanto concerne gli specifici segmenti che articolano il mercato dei traffici "convenzionali" occorre ancora evidenziare che lo sviluppo di alcune specializzazioni, segnatamente ortofrutta e forestali, potrebbe realizzarsi a condizione di affiancare alla generale attrattività del porto di Genova, alcuni vantaggi competitivi (integrazione verticale, intermodalità, servizi "accessori" e dedicati) che, ad oggi, sono rinvenibili presso i terminal di alcuni scali concorrenti.

In definitiva, il salto di qualità nei segmenti specializzati del traffico "convenzionale" è riconducibile unicamente al livello del progetto imprenditoriale ed alle dimensioni del soggetto gestore, posto che, a differenza di altri settori, le tendenze di base del mercato non lasciano intravedere sensibili espansioni della domanda.

²¹ DRI/Mercer, OSC.

Rinfuse

Per quanto concerne le rinfuse liquide occorre procedere alla distinzione fra tre diversi sub-settori: prodotti petroliferi, prodotti alimentari e prodotti chimici.

Le previsioni riguardanti la movimentazione di prodotti petroliferi in ambito genovese sono orientate ad un parziale recupero dei volumi persi nel corso del 1997 a seguito della chiusura dell'oleodotto di Ingolstaad. Tale recupero, basato anche su una strategia di contenimento delle tariffe, dovrebbe attestare il traffico complessivo del porto di Genova intorno ai 18-20 milioni di tonnellate. Per il traffico di prodotti liquidi alimentari, che negli anni più recenti ha dimostrato una particolare vivacità, è atteso un periodo di ulteriore espansione, fra l'altro confermato dalle acquisizioni e dai piani commerciali di breve periodo dei terminalisti specializzati. In particolare, le analisi di settore effettuate evidenziano per i prossimi dieci anni prospettive di crescita scandite da un tasso medio annuo stimato attorno al 4%, oltre alla possibilità di arricchire le funzioni di sbarco ed imbarco con attività di manipolazione e distribuzione.

Infine, per ciò che attiene i prodotti chimici, le prospettive sembrano essere dettate non tanto dall'andamento del mercato quanto piuttosto dalla problematica convivenza degli impianti dedicati a tale tipologia di traffico con il contesto urbano che si sviluppa lungo tutto il perimetro portuale genovese. In questo senso sono note le decisioni assunte dalle amministrazioni locali, il cui orientamento tende alla dismissione delle attività in questione.

Le prospettive di sviluppo dei traffici di rinfuse secche "commerciali" sono riferite ai due grandi gruppi delle rinfuse maggiori (minerali di ferro, carbone, cereali, fosfati, bauxite e allumina) e di quelle minori (argille, caolino, rottami, salgemma, ecc.).

Nel medio-lungo termine il traffico marittimo delle *rinfuse maggiori* a livello mondiale presenta tendenze alla crescita, anche se con tassi di sviluppo contenuti (dall'1% dei minerali di ferro e dei cereali, al 3-4% dei fertilizzanti). A tali tendenze si accompagneranno una crescita della dimensione del naviglio per il trasporto dei minerali di ferro e carbone, e una conferma di classi dimensionali intermedie (50.000 tsl e inferiori) per le restanti rinfuse.

Venendo alle tipologie merceologiche che interessano più da vicino il porto di Genova si evidenzia in primo luogo come l'import-export di *carbone* oggetto della funzione commerciale - nella quale non si comprendono i volumi utilizzati dagli impianti per la produzione di energia o di acciaio - sia caratterizzato da modeste prospettive di crescita, con percentuali vicine a quelle considerate a livello globale (+1-2% annuo).

Il segmento dei minerali (manganese, allumina, ecc.), ad esclusione di quelli ferrosi in quanto materia prima del ciclo integrale della siderurgia, ha manifestato una crescita significativa nel corso degli ultimi anni, della quale tuttavia hanno beneficiato soprattutto gli scali adriatici di Venezia e Trieste. Le prospettive di sviluppo non mostrano comunque percentuali di incremento significative se non per la quota destinata a specifici utilizzatori finali caratterizzati da più alti livelli di dinamicità (settore metallurgico).

Per quanto concerne la componente *cerealicola*, essa presenta una tendenza alla sostanziale stabilità. Le prospettive di Genova, in un mercato condizionato dalla presenza di un porto leader, quale Ravenna, risultano essere legate a due ordini di fattori: il primo deriva dalla carenza, sull'arco tirrenico, di strutture dedicate a tale tipo di traffico con conseguenti spazi commerciali per attivare nuove iniziative; il secondo dalla necessità di fornire servizi a maggior valore (pesatura, vagliatura, preparazione delle partite) per attrarre parte della domanda attualmente orientata altrove.

Le *rinfuse minori*, che comprendono argille, caolini, sale, salgemma, materiali da costruzione, rottami metallici, ecc., costituiscono un insieme assai vasto ed eterogeneo di merci destinate ad altrettanti settori industriali, ciascuno con proprie specificità, sia in termini di utilizzo-destinazione, sia in termini di flussi import-export. Senza scendere nel dettaglio dei singoli casi, è sufficiente osservare che le tendenze generali del settore sono orientate, nel medio-lungo termine, verso una crescita piuttosto sostenuta.

Allo stato attuale il mercato nazionale è distribuito nelle regioni dell'Italia centro settentrionale, con significative concentrazioni in Toscana, Veneto, Lombardia, Emilia. Il porto di Genova gestisce oggi una quota di mercato pari al 3,8% e, tuttavia, potrebbe disporre di notevoli possibilità di sviluppo in ragione

sia della crescita generale del settore, sia del fatto che la domanda legata alle rinfuse minori risulta spesso sensibile a particolari specializzazioni di servizio senz'altro realizzabili nel porto di Genova, ed oltre tutto caratterizzate da apporti di valore aggiunto più elevato rispetto ai servizi normalmente resi nel settore delle rinfuse.

IL SETTORE PASSEGGERI

Crociere

Per quanto concerne le previsioni della domanda crocieristica²² all'interno dell'area mediterranea, esse sono orientate ad un forte sviluppo in ragione di due ordini di fattori:

- la crescita della domanda di crociere a livello mondiale è stimata pari ad un tasso medio annuo composto del 5% fino al 2010. In tale contesto è atteso uno sviluppo con percentuali più sostenute (7%) della componente che si identifica con passeggeri di origine europea. Tale dinamicità, superiore a quella del mercato statunitense, è connessa al fatto che il prodotto crociera in Europa è ancora in una fase di sviluppo;

- per la domanda relativa al prodotto "crociera mediterranea" è atteso un tasso medio annuo di sviluppo pari a circa il 10%. Suddetta ipotesi è supportata sia dalla maggiore diffusione del turismo crocieristico tra la popolazione europea, geograficamente e culturalmente più vicina alla vacanza mediterranea, sia per la crescente attrattività che il Mediterraneo manifesta anche nei confronti dei turisti nord americani.

In un simile scenario, le prospettive per il porto di Genova possono essere riferite, in prima battuta, all'ipotesi in cui venga mantenuta l'attuale quota di mercato, pari al 10,6% del Bacino Mediterraneo.

L'ipotesi descritta nella precedente tabella, assume quindi il presupposto che Genova riesca a sostenere la pressione competitiva del mercato, risultante sia dall'evoluzione degli attuali concorrenti, sia dall'entrata di nuovi soggetti, attratti dalla forte dinamicità manifestata dalla domanda.

Rispetto a tale impostazione, risulta ad oggi problematico definire con un sufficiente grado di attendibilità il futuro assetto del mercato e la relativa posizione genovese, fermo restando che, ad oggi, il porto di Genova ha conquistato un ruolo di leadership e gode di un vantaggio competitivo di notevole significato

LE IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO DI CROCIERISTI NEL PORTO DI GENOVA

Anno	Passeggeri Mercato Mediterraneo	Passeggeri Porto di Genova	Quota di mercato di Genova
1998	3.100.000	329.000 ⁽¹⁾	10,6%
2000	3.751.000	398.000	10,6%
2005	6.040.000	640.000	10,6%
2008	8.040.000	852.000	10,6%

Fonte: CEMAR, relazione presentata alla Seatrade Shipping Convention, Miami, 1998
(1) Il dato del 1998 registra una sola movimentazione per i passeggeri in transito e costituisce una stima

²² Le fonti più accreditate che sono state consultate per l'analisi sono G.P. Wild Limited e CLIA.

anche nel medio periodo in forza della propria dotazione infrastrutturale e della conseguente qualità dei servizi offerti. Inoltre, un eventuale rilancio della città dal punto di vista turistico potrebbe consentire un ulteriore sviluppo dell'attività crocieristica, consentendo di affiancare alla funzione di "home port" una funzione di transito più consistente rispetto a quella attuale.

D'altra parte, l'analisi circa le prospettive del mercato evidenzia anche alcune minacce le più consistenti delle quali possono derivare da politiche di prezzo aggressive, ancorché messe in pratica da concorrenti meno strutturati.

Per il porto di Genova, quindi, l'obiettivo di mantenere o rafforzare l'attuale quota di mercato passa attraverso la capacità di offrire un servizio che riesca a far convivere l'elevato standard qualitativo ed infrastrutturale con livelli tariffari tendenzialmente al ribasso facenti capo ad un numero crescente di concorrenti.

Traghetti

Passando ora a considerare il segmento traghetti, le analisi svolte hanno tratteggiato uno scenario tipico di un mercato maturo, almeno per quanto concerne lo sviluppo della domanda, per la quale si prevede un periodo di sostanziale stabilità con incrementi annui intorno allo 0,5% fino al 2008.

Se dal punto di vista della domanda non si attendono particolari sviluppi, viceversa i nuovi orientamenti dell'offerta potrebbero indurre alcuni mutamenti sul mercato dei terminal portuali.

Infatti rispetto alle caratteristiche che contraddistinguono l'offerta del servizio traghetti, sono in atto alcuni significativi mutamenti sia con riferimento al numero di produttori del servizio, sia in merito alle tecnologie adottate.

In sintesi, la liberalizzazione del cabotaggio nazionale e l'introduzione dei traghetti veloci rappresentano le principali innovazioni attese per i prossimi anni, innovazioni rispetto alle quali si renderà comunque necessaria una riflessione per garantire adeguati livelli di competitività dei porti.

Con riferimento al primo dei due fenomeni appena citati, l'ingresso di nuovi operatori marittimi esteri sul mercato Mediterraneo potrebbe aprire i termini del confronto ad altri porti dell'arco Tirrenico nonché aumentare la concorrenza sulla tratta marittima, con conseguenze sul livello tariffario e sui comples-

sivi costi di trasferimento e sbarco.

Anche in questo caso, quindi, il settore sarà sottoposto a nuove pressioni competitive in ragione del possibile ingresso di nuovi concorrenti per lo più caratterizzati da strategie di prezzo al ribasso, consentite da bassi oneri imputabili ad investimenti infrastrutturali.

Per quanto riguarda invece le innovazioni tecnologiche e organizzative volte ad aumentare la velocità della nave e lo standard qualitativo dei servizi, con le quali gli operatori di linea vogliono contrastare la concorrenza del mezzo aereo, diventa sempre più importante creare condizioni di ricettività portuale tali da assecondare gli obiettivi di minimizzazione dei tempi del viaggio. In tal senso, assumono rilievo sempre maggiore le strutture e l'organizzazione dei servizi concernenti l'entrata e l'uscita delle navi dal porto e l'accesso ed il deflusso a terra di veicoli e passeggeri.

Infine, vale la pena di osservare che l'introduzione dei traghetti veloci potrebbe costituire sia un elemento di attrazione di parte della domanda oggi rivolta ad altri modi di trasporto, sia un vero e proprio generatore di nuova domanda, indotta dalla possibilità di ridurre sensibilmente i tempi di spostamento.

Tuttavia, in considerazione dello stato di parziale definizione dei processi innovativi di cui sopra, non sono formulabili, allo stato attuale, valutazioni quantitative sufficientemente fondate.

IL SETTORE INDUSTRIALE

In conclusione dell'analisi sulle prospettive di sviluppo delle attività presenti nel porto di Genova, occorre considerare il mercato costituito dall'industria della costruzione, trasformazione, manutenzione e riparazione navale.

Il mercato internazionale delle riparazioni, manutenzioni e trasformazioni navali è caratterizzato da una positiva dinamica e da significative prospettive di sviluppo a medio termine determinate, sia dalla maggiore regolamentazione del mercato (norme di sicurezza), sia dai calcoli di convenienza economica che spingono una quota consistente di operatori a convertire gli impianti-nave in relazione alle esigenze di diversificazione produttiva, funzionale, dimensionale del naviglio in esercizio.

Secondo la principale fonte di analisi e prospettive del settore²³ il mercato mondiale delle trasformazioni e riparazioni cresciuto, in valore, del 38% tra la fine degli anni '80 e la prima metà degli anni '90, si svilupperà a tassi particolarmente elevati nei prossimi anni, comportando già intorno all'anno 2000 un raddoppio del fatturato complessivo registrato a fine 1996.

In ordine alle dimensioni delle navi oggetto di interventi, si prevede che il volume di attività sia prevalentemente concentrato su navi fino a 50.000 tpl (60%), contro il 25% delle classi intermedie e il 15% di quelle oltre le 150.000 tpl.

Dal punto di vista qualitativo va segnalato il fatto che, con riferimento alle tipologie navali, l'apporto delle unità passeggeri e traghetto dovrebbe crescere fino a rappresentare, sempre nel 2000, oltre il 45% del fatturato totale delle riparazioni, contro il 35% del 1996.

In ragione della distribuzione geografica delle flotte ferries, concentrate prevalentemente in Europa, nonché dei fattori critici di successo che caratterizzano questo segmento, la ripartizione delle quote di mercato evidenzia un favorevole posizionamento dei cantieri europei nel quadro complessivo del comparto.

In questo quadro, come si è detto, le imprese del settore industriale del porto di Genova ricoprono una posizione significativa con buone possibilità di consolidamento e di sviluppo ancorché condizionate dalla necessità di avviare in tempi rapidi una profonda riorganizzazione territoriale e viabilistica, senza tralasciare l'esigenza di reperire nuovi spazi a terra e nuovi accosti per fare fronte allo sviluppo atteso della domanda.

L'impatto economico-sociale

Il Porto di Genova, nelle sue componenti commerciali ed industriali, rappresenta da sempre il principale punto di riferimento per l'economia cittadina sotto diversi profili.

In primo luogo, le caratteristiche intrinseche dell'attività portuale hanno consentito, nel tempo, di conferire alla città un ruolo di rilievo internazionale tale da rendere la stessa sede di funzioni strategiche e di leadership almeno per ciò che riguarda l'industria marittimo-portuale, senza peraltro trascurare le ulteriori potenzialità di sviluppo connesse ad una simile posizione di privilegio.

Secondariamente, la presenza delle attività portuali ha rappresentato una delle primarie fonti di occupazione per l'intera area metropolitana, occupazione riferita sia al momento portuale vero e proprio sia al complesso delle attività indotte e connesse a quella principale.

Infine, la presenza del porto ha attratto significative attività industriali quali cantieristica e siderurgia che, oltre ad essere di per sé particolarmente rilevanti in termini di occupazione e produzione di reddito, hanno innescato fenomeni di "linkage" industriale tali da costituire un tessuto economico-produttivo di primaria importanza quanto meno a livello nazionale.

In definitiva, se nel corso degli anni Genova ha rappresentato un polo di sviluppo (inteso come spazio in cui sono concentrati elementi economici dinamici fra loro interconnessi), il porto ha rappresentato in tale contesto "l'elemento primo", cioè il soggetto a cui poter ricondurre l'impulso originario al successivo circolo virtuoso.

Tuttavia l'impatto degli scali marittimi sul reddito e l'occupazione delle regioni costiere si è progressivamente modificato nel corso degli anni in ragione delle mutate condizioni localizzative di molte industrie pesanti, dell'evolversi del commercio internazionale, delle innovazioni che hanno riguardato più da vicino il settore marittimo-portuale.

In particolare, se il legame fra scalo marittimo ed industrie di trattamento e manipolazione delle materie prime ed industrie di costruzione e riparazione navale è rimasto sostanzialmente inalterato, si è d'altra parte assistito ad una progressiva apertura del mercato mondiale che ha evidenziato nuove convenien-

²³Drewry Shipping Consultants.

ze localizzative per molte di suddette industrie, sempre più attratte da regioni costiere ed aree portuali extra europee.

Inoltre, l'affermazione di concetti quali la standardizzazione dei carichi e l'intermodalità, con i conseguenti sviluppi tecnologici, hanno spesso impoverito di funzioni ad alta densità occupazionale le realtà portuali che in alcuni casi, hanno subito anche la perdita di funzioni direzionali connesse alla produzione del servizio di trasporto.

In questo contesto di profondi mutamenti che investono le economie portuali e, di riflesso, le economie delle regioni in cui sono localizzati gli scali marittimi, la possibilità di consolidare e mantenere in ambito locale le valenze positive connesse alla presenza di un porto passano essenzialmente attraverso un'adeguata pianificazione del territorio.

In estrema sintesi, il nuovo scenario concorrenziale di livello europeo, essendo orientato all'individuazione di un limitato numero di porti su cui concentrare volumi e funzioni di rango internazionale, tenderà a premiare quelle aree portuali dotate di adeguati spazi interni di crescita, di efficienti collegamenti a medio e lungo raggio, di spazi immediatamente connessi a quelli dedicati all'operatività portuale per l'insediamento di attività logistiche orientate principalmente alla predisposizione delle merci per la fase di commercializzazione (assemblaggi, confezionamento, controllo qualità, ecc.) ed alla successiva distribuzione su un mercato di dimensioni sovranazionali.

In un simile contesto, la pianificazione delle risorse territoriali, assurge al ruolo di variabile competitiva di primaria importanza una volta intesa non solo come analisi per una corretta individuazione e specializzazione funzionale degli spazi ma piuttosto come disegno strategico di sviluppo scandito temporalmente da interventi supportati da adeguate certezze amministrative e finanziarie.

In ogni caso, prima di procedere all'analisi delle prospettive occupazionali occorre ripercorrere brevemente le più recenti evoluzioni avvenute in termini di numero di addetti nel porto di Genova.

In particolare, nel caso genovese, oltre ai fenomeni evolutivi in precedenza richiamati inerenti il mercato e le tecnologie, gli anni più recenti si sono contraddistinti per profonde innovazioni organizzative che hanno contribuito a determinare significative

ricadute occupazionali, sia in termini quantitativi sia in riferimento alla composizione dei soggetti attori del mercato.

Assumendo quale primo termine di indagine l'occupazione riferita unicamente allo svolgimento delle operazioni portuali, escludendo quindi i servizi nautici e di interesse generale, le funzioni industriali ed ogni forma di indotto, l'evoluzione del numero degli addetti del porto di Genova presenta, negli ultimi quindici anni, il seguente andamento:

Anno	Occupati	% su riferimento precedente
1983	8.513	
1985	6.498	- 23,7%
1990	3.214	- 50,5%
1995	2.329	- 32,2%
1996	2.570	+ 10,3%
1997	2.753	+ 7,1%

Come risulta evidente dal precedente prospetto, il porto di Genova ha subito un forte ridimensionamento in termini di addetti operativi, fenomeno che si presenta in termini "drammatici", secondo l'accezione anglosassone del termine, in ragione dei più volte richiamati sviluppi organizzativi e tecnologici dettati dal mercato, ma anche in considerazione di un certo ritardo con cui la portualità mediterranea in genere si è adeguata ai nuovi modelli produttivi.

In sostanza, si è assistito nel tempo ad un progressivo accumularsi di inefficienze che hanno condotto a drastici e traumatici processi di riorganizzazione caratterizzati, fra gli anni '80 e gli inizi degli anni '90, da consistenti esuberi occupazionali.

Il riassetto organizzativo del porto, avviato in anticipo rispetto alla legge di riordino nazionale del 1994, ha tuttavia consentito di avviare il rilancio dello scalo a livello internazionale. Infatti, dopo un periodo di forte conflittualità culminata nel 1989 con lunghi periodi di inattività del porto, il nuovo modello produttivo è andato progressivamente assestandosi e sviluppandosi, con-

sentendo nel corso degli anni '90 recuperi di traffico a ritmi tali da generare una inversione di tendenza anche dal punto di vista occupazionale. In particolare, nell'ultimo triennio (95-97), il numero degli addetti impegnati nello svolgimento delle operazioni portuali e delle funzioni di Port Authority è aumentato di circa il 20%, tendenza confermata, nonostante l'avvenuto pre-pensionamento di parte del personale dell'Autorità Portuale, dai dati ad oggi disponibili relativi al 1998.

Il significato economico della riorganizzazione attuata viene sintetizzato dal successivo prospetto che, mettendo in relazione il numero degli addetti con i volumi di traffico movimentati (contenitori, merce convenzionale e rinfuse solide commerciali), evidenzia l'evoluzione dell'indice di produttività per addetto sperimentata nel porto di Genova negli ultimi quindici anni:

Anno	Tons/addetto	% su 1983
1983	1.153	
1985	1.506	+ 31%
1990	2.773	+140%
1995	5.649	+390%
1996	6.020	+422%
1997	7.157	+521%

A commento dei parametri appena indicati occorre soltanto sottolineare come una crescita di fatto abnorme nella produttività per singolo addetto si spieghi con la patologia riscontrabile nella situazione antecedente il riassetto organizzativo incentrato sulla privatizzazione delle attività concernenti lo svolgimento delle operazioni portuali.

In questo senso, si rileva che, per quanto riguarda la composizione degli addetti, la componente rappresentata dalle società terminalistiche private costituisce oggi oltre il 50% del complesso degli addetti a fronte di una percentuale pressoché insignificante ancora agli inizi degli anni '90.

A questo punto, volendo approfondire l'analisi circa l'effettivo impatto occupazionale - diretto ed indotto - riconducibile alle funzioni portuali, occorre rilevare che i dati sin qui illustrati, utili

ai fini di uno specifico confronto storico necessitano di alcuni arricchimenti.

Infatti, il numero degli addetti stabilmente impegnato nello svolgimento diretto delle funzioni portuali non può prescindere, oltre che dalle categorie sopra considerate (Autorità Portuale, Terminalisti e Compagnie Portuali), dalle unità impiegate per la prestazione dei servizi nautici (rimorchiatori, piloti, ormeggiatori, ecc.), per la prestazione dei servizi generali (manovre ferroviarie, servizi ecologici portuali, servizio passeggeri, ecc.), per lo svolgimento delle operazioni portuali in autonomia funzionale.

Alla luce di quanto sopra, l'occupazione diretta generata dal settore commerciale del porto di Genova è valutabile, al 31/12/1997, in 3.721 unità, ripartibili secondo lo schema di seguito proposto, mentre l'occupazione diretta riconducibile al settore industriale (costruzione, riparazione e manutenzione navale) ammonta a 2.800 unità.

OCCUPAZIONE DIRETTA PORTO DI GENOVA (AL 31/12/1997)

Soggetto	Addetti
Autorità Portuale	478
Soc. terminaliste	1.436
Compagnie Portuali	839
Società di servizio	409
Servizi nautici	259
Autonomie funzionali	300
TOTALE PORTO COMMERCIALE	3.721
Costruzione, manutenzione e riparazione navale	2.800
TOTALE	6.521

Fonte indagine diretta A.P. ed associazioni di categoria

I valori sopra riportati, particolarmente significativi già nella loro espressione in valore assoluto, acquistano ancora maggiore rilevanza nel momento in cui si proceda ad un confronto con le principali realtà produttive nazionali.

In particolare, ipotizzando di considerare un'ipotetica "Azienda Porto di Genova" che comprenda gli addetti e le attività richiamate nel precedente prospetto, tale realtà economica si collocerebbe al 28° posto nella graduatoria nazionale delle principali società industriali e commerciali.

Limitando il confronto alle sole attività proprie del settore commerciale, "l'Azienda Porto" con i suoi 3.721 addetti diretti rappresenta la 6° realtà economica nazionale nei settori della produzione di servizi di trasporto e della gestione delle relative infrastrutture, preceduta soltanto da Società quali Ferrovie dello Stato, Alitalia ed Autostrade.

Inoltre, come ogni grande realtà produttiva, il porto di Genova funge da moltiplicatore di attività ed occupazione, generando un indotto di dimensioni particolarmente ampie, caratterizzato da un forte radicamento a livello locale.

A questo proposito, le indagini dirette svolte presso gli operatori ed i dati forniti dalle diverse associazioni di categoria hanno evidenziato un indotto portuale localizzato nell'area genovese pari ad oltre 15.500 addetti, suddivisi secondo i comparti di seguito illustrati.

Comparto	Addetti
Spedizionieri	2.280
Agenti marittimi	1.300
Autotrasportatori e servizi connessi	5.600
Armatori	1.495
Provveditori e fornitori	466
Imprese autorizzate e con licenza	2.200
Magazzini, stoccaggio, rip. contenitori	100 *
F.S.	76
Registri Navali	199
Indotto Industriale	700
SUBTOTALE	14.416
Servizi di sicurezza e Controllo	1.107
TOTALE	15.523

*Dato estrapolato da indagine CCIAA e riferito solo alle attività di Erzelli

Rispetto ai dati appena proposti si deve ancora sottolineare che essi sono da considerarsi prudenziali, in quanto per alcune attività, quali quelle bancarie ed assicurative, la difficoltà di enucleare il numero di addetti impegnati in funzioni connesse al settore marittimo-portuale ne ha suggerito una totale esclusione dal computo generale.

sione dal computo generale.

Al di là di tali precisazioni, i prospetti di cui sopra evidenziano per il porto di Genova un numero di addetti, diretti ed indotti, pari a 22.000 unità.

Tale cifra rappresenta evidentemente un valore assoluto di grande portata, il cui impatto sull'occupazione genovese risulta davvero significativo qualora si consideri che gli addetti riconducibili all'economia portuale rappresentano il 7% del totale degli occupati nella provincia di Genova. Tale quota raggiunge il 9,5% considerando quale riferimento gli addetti nel terziario ed il 12,3% depurando lo stesso terziario dal settore del commercio.

Prospettive

Le ipotesi di sviluppo occupazionale per il porto di Genova nell'orizzonte temporale traggurato dal Piano Regolatore presentano un certo margine di incertezza in quanto essi, oltre a riflettere gli elementi di variabilità connessi ai volumi di traffico, sono influenzabili dalle eventuali evoluzioni tecnologiche ed organizzative proprie delle fasi di sbarco, imbarco ed inoltre delle merci.

In ragione di tale presupposto, le proiezioni occupazionali di seguito esposte sono caratterizzate da un notevole grado di prudenzialità, ravvisabile essenzialmente nel fatto di assumere quali motori della crescita lo sviluppo del traffico contenitori e l'insediamento di funzioni retroportuali di manipolazione e distribuzione delle merci.

Ciò ovviamente non significa che altri comparti produttivi quali i carichi convenzionali o passeggeri non possano indurre ulteriori sviluppi occupazionali, tuttavia per suddetti comparti paiono di più difficile valutazione sia le prospettive commerciali, ad esempio per la continua espansione del processo di containerizzazione, sia le ricadute occupazionali, ad esempio in ragione della gamma dei servizi offerti e della loro sovrapposizione con le funzioni comunque prese in considerazione in sede di attività retroportuali. Inoltre, il settore dei contenitori rappresenta

certamente il riferimento maggiormente significativo, posto che già oggi il comparto concentra oltre il 60% degli addetti diretti delle società terminalistiche e rappresenterà in futuro una quota sempre più preponderante nel sistema portuale genovese.

In base a tale premessa, e tenendo conto delle proiezioni di traffico in precedenza illustrate, gli sviluppi occupazionali attesi nell'orizzonte temporale 2005 - 2010 per le attività dirette di sbarco ed imbarco sono stimabili rispettivamente in 1.100 e 2.300 unità corrispondenti ad una crescita del traffico contenitori intermedia rispetto alle ipotesi di minima e di massima scaturite dall'analisi di mercato.

A fronte delle stime appena richiamate e relative all'occupazione diretta, stime a loro volta basate su parametri "addetti - volumi di traffico" improntati a criteri di prudenzialità, occorre procedere alla valutazione dell'occupazione indotta.

A questo proposito si è ritenuto di ricorrere ad un rapporto fra occupati diretti ed indotti inferiore a quello ad oggi rilevato sul mercato (pari a 1:4) ed ottenuto mettendo in relazione gli addetti -diretti ed indotti- delle funzioni esclusivamente commerciali del porto.

Tale cautela metodologica è giustificata dal fatto che gli sviluppi occupazionali attesi riguardano in buona parte attività già esistenti, ragione per cui è ipotizzabile lo sfruttamento delle relative economie organizzative e di avviamento. Quindi, adottando un rapporto tra occupati diretti ed indotti di 1:2, il numero di nuovi occupati nell'indotto portuale è stimabile in 2.200 unità al 2005 ed in 4.600 unità al 2010.

Il quadro circa gli sviluppi occupazionali attesi dal porto di Genova, si completa con alcuni elementi riferiti alle attività retroportuali.

L'insieme degli spazi dedicati a tali funzioni (Voltri, Cornigliano, Multedo) e le indicazioni che provengono dalle analisi effettuate circa la domanda espressa dal mercato, lasciano prevedere, a regime, un numero di nuovi addetti stimabile in circa 800 unità, impegnate nello svolgimento di funzioni di manipolazione e distribuzione delle merci per il momento assenti nell'economia portuale genovese.

In merito alle funzioni di retroporto occorre, inoltre, riportare

una notazione di tipo qualitativo: i nuovi posti di lavoro creati saranno, infatti, riferiti a quel complesso di attività che rappresenta il nuovo orizzonte di sviluppo dei porti di maggiore dimensione e che costituisce un fattore competitivo strategico al fine di attrarre nuove correnti di traffico e di valorizzarne le ricadute economiche nel medesimo ambito portuale.

In conclusione, volendo riassumere gli elementi quantitativi sopra esposti, le prospettive di sviluppo occupazionale riconducibili alle previsioni di traffico ed agli interventi previsti nel Piano Regolatore Portuale sono complessivamente stimabili nell'ordine delle *3.700 nuove unità al 2005 e 7.700 unità al 2010*.

