

SCENARI DI EVOLUZIONE DELLA RELAZIONE PORTO-LAGUNA: UNA PRIMA RIFLESSIONE

Publicato in *Laguna Futuri*, a cura di Marta De Marchi, Michela Pace, Maria Chiara Tosi, Luca Velo, Macerata, Quodlibet Studio, pp. 152-155, ISBN 978-88-229-0748-6

Stefano Soriani, Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari Venezia, soriani@unive.it

Proporre una pur preliminare valutazione sui possibili scenari di evoluzione della relazione porto-laguna è operazione oggi impossibile: alla complessità delle interazioni tra dinamiche climatiche alla scala globale e regionale e processi di evoluzione fisico-ambientale della laguna, si somma quella associata all'estrema varietà delle possibili risposte da parte del sistema socio-economico, in termini di *governance*. Si possono solo proporre alcuni semplici spunti di riflessione (che dovrebbero essere circostanziati da approfondite analisi quali-quantitative), partendo dal lato portuale-marittimo della questione.

Ci possiamo innanzi tutto chiedere cosa implichi per il porto continuare ad immaginare il proprio futuro *dentro la laguna*. Dati gli scenari relativi all'innalzamento del livello del medio mare e i suoi possibili effetti sul numero di chiusure delle bocche di porto, il mantenimento del porto *dentro la laguna* implicherebbe quasi certamente un progressivo declino della sua operatività, *nelle sue caratterizzazioni attuali*. La realizzazione di una nuova conca di navigazione e l'organizzazione di un sistema di gestione dei transiti che li armonizzi, attraverso una "cabina di regia" dedicata, con la gestione operativa del MOSE, potrebbero contribuire a migliorare la situazione. Tuttavia, le tendenze attuali che animano il trasporto marittimo metterebbero in discussione il ruolo del porto commerciale nel settore dei container. Un porto (Venezia e Chioggia) che resta *dentro la laguna* dovrebbe necessariamente specializzarsi solo su alcune filiere: probabilmente, quelle che alimentano alcuni comparti industriali nel Nord Est e quella turistica-ricreativa. E' logico ritenere, pur nell'impossibilità di dettagliare il ragionamento, che gli impatti socio-economici ne risulterebbero fortemente ridimensionati, con importanti processi redistributivi dentro la comunità portuale-marittima.

Uno scenario di questo tipo offre però un interessante spunto di riflessione, che merita di essere qui esplicitato: l'idea che la laguna possa continuare ad ospitare un *porto diverso* da quello attuale, maggiormente specializzato e ridimensionato nei suoi impatti socio-economici ma più compatibile con le esigenze di gestione ambientale della laguna, ha il merito di proporre alla riflessione (e al dibattito) una visione critica alla "*dittatura della monocultura del container e del gigantismo*" che guida da diversi decenni le riflessioni sullo sviluppo portuale, e che ritiene che i porti non possano far altro che adeguarsi al gigantismo e alla crescente importanza del container nei flussi commerciali. Criticare tale visione implica avanzare l'ipotesi che i porti possano cambiare le loro ragioni d'essere nel tempo, trovando nuove opportunità di sviluppo specializzandosi in comparti diversi dal container e non adattandosi supinamente al gigantismo. Una siffatta interpretazione (che ha nella letteratura scientifica sui temi portuali un suo posto, seppure molto marginale) fa propria l'idea che non tutti i porti possono ambire a diventare *grandi porti*, sottolineando la *non univocità* dei sentieri di sviluppo portuale e la possibilità – se non addirittura necessità, alla luce della complessità del mercato, che non consente a tutti i porti di poter giocare in "serie A" – di individuare e perseguire sentieri di sviluppo basati su soluzioni originali, maggiormente caratterizzati dal punto di vista territoriale.

Pur riconoscendo l'interesse dal punto di vista teorico di un simile approccio, il suo possibile ruolo nell'ispirare e disegnare una visione per il futuro del porto di Venezia *dentro la laguna* pare oggi molto discutibile: in primo luogo, il cambiamento climatico potrebbe minacciare nei prossimi decenni l'esistenza stessa del porto, cioè di *qualsiasi* porto in laguna, non semplicemente le sue prospettive di crescita (in sostanza, il cambiamento climatico potrà forse impedire a un porto *dentro la laguna* il gioco in qualsiasi campionato...); in secondo luogo, il mantenimento del porto in laguna, anche ridimensionato, potrebbe ostacolare gli obiettivi della politica ambientale, così come fissati

dalla comunità scientifica e/o da processi di decisione politica (che non è irrealistico pensare saranno sempre più condizionati in futuro da attitudini ambientaliste radicali); in terzo luogo, ci si può legittimamente chiedere se l'ipotesi di un porto ridimensionato supererebbe valutazioni di costo-opportunità, alla luce della possibilità di (ri)utilizzo dello spazio portuale-industriale per altri usi. L'attività portuale, già oggi per molti aspetti in una posizione "difensiva", diventerebbe sempre meno sostenibile, anche e soprattutto dal punto di vista politico, se le sue ricadute economiche dovessero ridimensionarsi significativamente.

Gli elementi riportati rendono centrale nel dibattito il tema dell'uscita del porto dalla laguna (come d'altronde previsto dai recenti provvedimenti del governo nazionale); uscita, in termini metaforici: in realtà si tratterebbe di un processo di "espansione portuale", che affiancherebbe ad un'infrastruttura portuale *dentro la laguna* (ridimensionata o riorganizzata, nello spazio e nelle funzioni) un nuovo terminal (monofunzionale o polifunzionale) in mare aperto. Il questo modo, il porto si doterebbe di un'infrastruttura che gli consentirebbe di giocare un ruolo più dinamico nel mercato marittimo, aprendo al tempo stesso la strada sia ad una razionalizzazione degli spazi a Porto Marghera sia ad una più agevole gestione ambientale della laguna, che verrebbe in questo modo almeno in parte liberata dai condizionamenti posti dall'operatività portuale.

Come è noto, l'ipotesi si è tradotta, ad oggi, in due diversi progetti: il primo è il VOOPS (*Venice Offshore-Onshore Port System*), il secondo è il TPAV-C Terminal Plurimodale D'Altura VGATE. Il primo è stato oggetto di diverse critiche, sia per la filosofia di fondo che lo ispira (essenzialmente "offertaista" al tema della competizione tra porti, quasi una sorta di traduzione in chiave portuale della legge di Say, per la quale l'offerta crea la propria domanda), sia per la complessità dell'impianto dal punto di vista tecnologico (centrato sulle *mama-vessels*, che dovrebbero collegare il terminal *offshore* a Porto Marghera). Più importante, in questa sede, è rilevare come un progetto di questo tipo, forse giustificabile in una prospettiva alto-adriatica (come d'altronde i fautori del progetto hanno varie volte riconosciuto, attribuendovi il ruolo fondamentale di strumento per organizzare e promuovere il multi-porto Alto Adriatico), dovrebbe costituire l'esito di una regia a scala alto-adriatica, sia in merito alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura sia in merito alla sua stessa localizzazione. Il punto, a mio parere, rinvia quindi al problema della debolezza della pianificazione costiera e marittima a scala alto adriatica: debolezza, sulla quale non è riuscita ad intervenire né la legge di riforma portuale del 2016 (che non ha fatto propria l'indicazione che da più parti veniva e che chiedeva la creazione di un'unica autorità per i porti alto adriatici), né l'istituzione della *North Adriatic Ports Association* (NAPA), la cui attività è rimasta in larga parte limitata alle attività di comunicazione e *lobby* alla scala europea. Il secondo progetto prevede la realizzazione nelle acque antistanti Chioggia di un terminal container collegato alla terraferma da un ponte. Il progetto è molto più semplice dal punto di vista dell'impianto tecnologico rispetto al VOOPS ma imporrebbe profondi interventi sul sistema di mobilità a terra, in un contesto territoriale estremamente complesso. Senza alcun dubbio, queste due ipotesi (soprattutto la seconda) potrebbero alleggerire di molto la pressione sulla laguna, consentendo maggiori gradi di libertà alla gestione ambientale.

Vi è poi un altro possibile scenario che è opportuno richiamare: quello che vede il porto di Venezia concentrarsi sulle attività di gestione e di governo del ciclo, "decentrando" agli altri porti alto adriatici il trattamento materiale dei carichi. Il porto dovrebbe, secondo questa impostazione, occuparsi dell'attività di regia dei traffici, concentrando su di sé le attività di servizio più qualificate al ciclo integrato di trasporto, diventandone "testa". Anche in questo caso, sarebbe necessaria una difficile opera di mediazione a scala alto adriatica; inoltre, le conseguenze economiche sarebbero estremamente rilevanti, in termini di riduzione di occupati, redditi e investimenti, mentre aumenterebbe la presenza di lavoratori qualificati. Al di là di questi elementi, l'ipotesi disegna comunque una prospettiva di non scontata realizzazione: va ricordato, infatti, come i porti che oggi stanno diventando "più *smart*", specializzandosi sui servizi più qualificati (soprattutto attraverso IoT e l'IA), siano proprio quelli più competitivi, in termini di infrastrutture, *lay out* e servizi marittimi offerti – in poche parole, quelli che movimentano più merce. E' difficile pensare che un porto possa qualificarsi come "testa di ciclo" se non svolge anche importanti funzioni di trattamento materiale dei

carichi. L'idea che vorrebbe praticabile la strada "meno merce e più informazioni", pare quindi molto difficile da tradurre in pratica. In sostanza, la possibilità che il porto di Venezia, pur "perdendo merci e navi", possa accentuare il proprio ruolo nella regia dei servizi di gestione al ciclo integrato di trasporto, pare niente affatto scontata.

Come si vede, anche fermandoci solo al lato portuale e marittimo, gli scenari di evoluzione della relazione porto-laguna sono estremamente complessi e incerti. Un punto merita una sottolineatura finale. Nei prossimi decenni il cambiamento climatico imporrà scelte radicali rispetto alla gestione della laguna, forse anche favorendo ipotesi di creazione di sub-sistemi ambientali e funzionali, attraverso interventi di ingegneria e ricostruzione morfologica, abbandonando quindi il paradigma dell'unitarietà della laguna, che ne ha guidato fino ad oggi la gestione. In questo senso, alcune ipotesi di compartimentalizzazione (soprattutto della sua parte centrale) potrebbero favorire il mantenimento di alcune funzioni portuali *dentro la* laguna. In ogni caso, l'obiettivo della gestione sostenibile della laguna e quello della difesa della città dall'acqua alta costituiranno ancor di più di quanto non sia oggi un fondamentale condizionamento all'operatività del porto *dentro la* laguna (pur ridimensionato, per declino assoluto o perché il baricentro dell'attività portuale migrerà verso il mare aperto, attraverso il processo di "espansione"). La questione ambientale potrebbe però spingere anche verso forme innovative di pianificazione costiera-marittima. In questo senso, lo sforzo di disegnare e promuovere, o con forme di coordinamento o con più robuste iniziative di cooperazione, logiche di rete tra porti alla scala alto-adriatica potrà trovare nuovo vigore. Ciò indubbiamente avrà degli effetti redistributivi importanti, con profondi cambiamenti nella comunità portuale e marittima veneziana, ma potrebbero derivarne anche effetti positivi, oggi non messi in conto, in termini di nuove attività e specializzazioni. Infine, è importante ricordare come favorire logiche di rete non significhi solo guardare ai porti ma anche ai nodi interni. In questa direzione, non si può escludere che in futuro il tema dei rapporti tra la portualità veneziana (Venezia e Chioggia) e l'interporto di Padova acquisti rilevanza strategica. Iniziative di cooperazione, su base volontaria, potrebbero infatti aprire la strada a forme di coordinamento e integrazione maggiormente strutturate. Si tratta di una strada certo non semplice, non essendo oggi il ruolo dell'interporto di Padova riconducibile a funzioni di retroporto. Tuttavia, l'obiettivo dell'adattamento al cambiamento climatico chiama dappertutto gli attori pubblici e privati a nuove forme di pianificazione integrata. Nel caso veneziano ciò modificherebbe completamente i termini della questione dei rapporti tra portualità e laguna. Una maggiore integrazione funzionale e organizzativa tra strutture portuali e interportuali darebbe inoltre una spinta fondamentale alla realizzazione di quella *governance* metropolitana di area vasta (ben altra cosa, quindi, rispetto all'angusta prospettiva della L. 56/2014, Delrio) di cui si discute ormai da quasi un trentennio. In questa prospettiva e per concludere, un punto pare fondamentale: cambiamento climatico e politiche di adattamento imporranno di riflettere sul futuro del porto assumendo scale spaziali, e quindi comunità di attori, ben più ampie di quelle alle quali il dibattito pare oggi costretto.