

## Covid/19 città-porto/2020

di Massimo Clemente\*

I porti, ai tempi del *coronavirus*, sono maschere d'ossigeno per le città di mare, strumento attraverso cui le comunità possono approvvigionarsi dei *tool* salvavita e dei beni di prima necessità: cibo, farmaci, dispositivi medici.

L'impatto della pandemia sui porti - senza sottovalutarne la drammatica complessità - si può sintetizzare nell'azzeramento o quasi del traffico crocieristico e passeggeri, nella forte riduzione del traffico merci di generi non di prima necessità, nella strategicità e criticità del traffico dei beni essenziali e salvavita.

L'emergenza altera equilibri pregressi e incide direttamente sull'interazione porto-città-territorio che si distacca da modalità consolidate per assumere nuove forme più restrittive.

L'ambito portuale del traffico crocieristico e passeggeri è quello dove, nella normalità, si realizza la più forte interazione porto-città che oggi è stata drasticamente ridimensionata dall'emergenza. Le stazioni marittime e gli spazi pubblici delle aree portuali hanno assunto caratteri quasi metafisici e appaiono, se possibile, ancora più deserti delle strade e delle piazze vuote dove i cittadini, a distanza di sicurezza, aspettano (più o meno) pazientemente il loro turno, per accedere ai negozi di alimentari e alle farmacie.

Per quanto riguarda l'interazione porto-territorio, la fase 1 di *lockdown*, attualmente in corso, impone un riallineamento del ciclo della logistica che deve adattarsi alle nuove gerarchie, dando la priorità ai bisogni primari della salute e della sussistenza e, quindi, ai beni necessari per la sopravvivenza.

La catena logistica che connette via mare città e porti, luoghi di produzione e luoghi di consumo, è penalizzata sia dal rallentamento generalizzato sia dalla domanda di velocità differenziate.

Le procedure di movimentazione delle merci - carico, scarico, trasporto - subiscono rallentamenti per l'applicazione dei necessari protocolli di sicurezza, dal distanziamento sociale degli operatori portuali ai periodi di quarantena imposti agli equipaggi delle navi.

Inoltre, merci che prima andavano alla stessa velocità, oggi, pongono un'inaspettata domanda di gerarchizzazione, di canali differenziati e dedicati, da un lato, per i beni primari e di sopravvivenza e, dall'altro lato, per tutti gli altri beni non prioritari. L'obiettivo è evitare pericolosi fenomeni d'ingolfamento che potrebbero bloccare la catena dell'approvvigionamento primario, con grave danno per la popolazione e soprattutto per le fasce più deboli ed esposte al rischio.

Non sappiamo quanto durerà l'attuale situazione e quando passeremo alla cosiddetta fase 2, di progressiva ripresa con il parziale recupero della domanda di beni non solo necessari ma, certamente, ci vorrà tempo e speriamo che, nella nostra Europa, la fretta non sia cattiva consigliera.

Lo scenario globale che alcuni predicono è di ritorno di focolai epidemici dopo le fasi di crisi acuta, con impatti drammatici nei paesi poveri e in guerra. Si potrebbe verificare, quindi, l'alternanza di fasi con maggiori o minori restrizioni e ri-partenze a singhiozzo causate dalla ri-accelerazione della diffusione del virus con tempi sfalsati nelle diverse regioni del mondo.

Dobbiamo, allora, ripensare la filiera della mobilità mare-terra, in modalità flessibili e in funzione della domanda integrata di beni e servizi essenziali così come modificata dalla pandemia Covid/19.

La sfida è la rifunzionalizzazione della filiera shipping-porto-stoccaggio-distribuzione-utenza partendo dall'analisi della domanda così come modificata dall'emergenza perdurante.

In conclusione, si tratta di ipotizzare le possibili rimodulazioni dell'offerta di trasporto mare-terra, garantire flessibilità, individuare e superare le criticità, attraverso la ridefinizione delle gerarchie e l'integrazione della mobilità dei beni con l'offerta dei servizi.

\*Direttore scientifico di RETE Association for Collaboration between Ports and Cities

Membro Comitato di gestione Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale

Membro Consiglio Direttivo INU Campania