



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

Piano Operativo Triennale

2013-2015

Novembre, 2012

Piano Operativo Triennale 2013-2015

Indice

0. Introduzione	3
1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici.....	5
1.1 Quadro macro economico generale.....	5
1.2 L'inquadramento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova	15
1.2.1 I traffici containerizzati	15
1.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili	29
1.2.3 I traffici di rinfuse liquide	36
1.2.4 I traffici di rinfuse solide	46
1.2.5 La movimentazione passeggeri.....	55
2. Le linee strategiche per il triennio	61
2.1 La programmazione delle opere portuali	61
2.1.1 Introduzione	61
2.1.2 La riprogrammazione per l'anno in corso.....	63
2.1.3 La programmazione per il triennio 2013-2015	65
2.1.4 Le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale	75
2.2 La politica europea nel settore portuale	83
2.3 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati.....	88
2.3.1 Inquadramento generale.....	88
2.3.2 La logistica ferroviaria.....	96
2.3.3 Gli interventi sull'organizzazione del ciclo portuale e logistico	104
2.4 Le politiche per l'ambiente – Piano Energetico Ambientale Portuale (PEAP)	113

0. Introduzione

Il Piano Operativo Triennale 2013-2015 si colloca all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di Autorità Portuale sia da parte degli organi centrali di governo.

Infatti, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2015 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale inducono importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo genovese.

In particolare, così come illustrato nei successivi paragrafi e come rappresentato nella presentazione delle Linee Guida per il nuovo PRP, il fenomeno del gigantismo navale, che ha interessato anche il porto di Genova, determina l'esigenza di programmare con sufficiente anticipo alcuni interventi che rappresentano un elemento chiave per mantenere la competitività dello scalo genovese sulle principali rotte che fanno capo al Mediterraneo.

Tuttavia, se l'obiettivo di medio termine è quello di avviare e completare tutti gli interventi previsti dal Piano Regolatore vigente nonché di rendere possibile il perseguimento delle strategie di più lungo termine che scaturiranno dal processo di pianificazione delle nuove opere di grande infrastrutturazione, uno dei nodi da sciogliere è rappresentato dalla disponibilità delle risorse finanziarie da dedicare allo sviluppo.

Come è stato più volte ricordato negli ultimi anni, il tema della cosiddetta autonomia finanziaria delle Autorità Portuali non ha ancora trovato una positiva e completa soluzione.

Se infatti la devoluzione dei diritti marittimi insieme al previsto adeguamento delle relative aliquote e all'attribuzione di quota parte delle accise e dell'IVA sulle importazioni rappresentano per un porto come quello di Genova risorse in grado di assicurare soltanto il mantenimento e l'ammodernamento dell'esistente, le sopra citate esigenze manifestate dal mercato richiederanno nel futuro una capacità di finanziamento di tutt'altra natura ed entità.

Rispetto a questo tema e alla portata degli investimenti che dovranno essere necessariamente concentrarsi su infrastrutture di "interesse comune" quali ad esempio le nuove opere di protezione degli specchi acquei (ancora prima di nuovi spazi da dedicare alla movimentazione della merce), si sottolinea fin d'ora l'esigenza di esplorare ogni possibile soluzione per garantire il finanziamento delle stesse.

Un secondo tema non meno rilevante è inoltre rappresentato dallo sviluppo di una pianificazione di "sistema" che sia dal lato mare, sia dal lato terra possa consolidare lo scalo genovese all'interno dei principali corridoi del trasporto e della logistica.

Da questo punto di vista si tratta di porre in essere tutte le azioni necessarie per incidere sugli elementi "organizzativi" del ciclo del trasporto riportando in primo piano il porto quale punto cruciale di concentrazione e snodo dei traffici al servizio delle politiche commerciali del Paese.

Le strategie che il porto di Genova intende perseguire si concentrano quindi sullo sviluppo di sistemi logistici integrati in grado di coniugare il momento infrastrutturale sia con quello rappresentato dal coordinamento tra gli attori (pubblici e privati) coinvolti nel processo di movimentazione della merce, sia con la variabile tecnologica che costituisce un fattore chiave per il recupero della competitività.

Pur nell'estrema incertezza che caratterizza oggi l'economia italiana, l'investimento nel settore portuale e trasportistico rappresenta una determinante fondamentale della politica di sviluppo industriale e produttivo del Paese all'interno dell'area economica europea.

1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici

1.1 Quadro macro economico generale

Se il 2011 era stato caratterizzato da una marcata instabilità dei mercati in condizioni di rallentata crescita dell'economia mondiale, nell'anno in corso si sono accentuati globalmente gli elementi di incertezza e debolezza dell'economia, pur con lievi miglioramenti su singoli mercati colpiti dalla crisi.

A fronte di un primo trimestre del 2012 in cui, malgrado la stagnazione dell'area Euro e il rallentamento dell'economia degli Stati Uniti e delle economie emergenti, l'attività economica mondiale ha continuato a crescere a ritmi moderati, a partire dal secondo trimestre si sono registrati nuovi segnali di indebolimento. Tale indebolimento dell'economia è principalmente riconducibile alla prosecuzione della crisi del debito sovrano nell'area dell'euro e all'incertezza della politica di bilancio degli Stati Uniti.

Osservando l'andamento dei paesi avanzati, si nota una certa eterogeneità. Nel primo trimestre, a fronte di una riduzione del PIL degli Stati Uniti all'1,9% (principalmente spiegata da una riduzione degli investimenti e dalle politiche della spesa pubblica) e di quello del Regno Unito (-1,3%) si è registrato un forte incremento del PIL del Giappone, trainato da un'accelerazione dei consumi e da una marcata ripresa degli investimenti pubblici connessi alle attività di ricostruzione seguite al terremoto del marzo 2011.

Sempre con riferimento al primo trimestre dell'anno, gli effetti dell'andamento dei paesi avanzati si sono sentiti anche nei paesi emergenti e in via di sviluppo laddove si sono registrati dei sensibili rallentamenti. Cina, India, Brasile continuano a crescere, ma a tassi più moderati, risentendo in parte della debolezza della domanda dei paesi avanzati e in parte di quella interna e della crisi del settore industriale. La Russia ha continuato ad espandersi a ritmi sostenuti, seppur inferiori a quelli dell'Estremo Oriente (+4,9% a fronte dell'8,1% della Cina).

Nel secondo trimestre del 2012 si è registrato un nuovo rallentamento sia per le economie avanzate che per i paesi emergenti.

Anche i flussi commerciali, rinvigoriti nel primo trimestre per via di una ripresa degli scambi tra Asia e Nord America, nel secondo trimestre si sono espansi a ritmi più contenuti, risentendo della debolezza della domanda dei paesi avanzati.

Allo stesso tempo sono tornati a scendere i prezzi delle principali materie prime: i corsi di greggio Brent si sono ridotti di quasi il 20% da marzo e il prezzo del petrolio, sulla base delle indicazioni dei contratti futures resterebbe ai livelli di luglio (99,5 dollari al barile al 13 luglio u.s.); le materie prime non energetiche hanno registrato minori flessioni.

Le proiezioni del Fondo Monetario Internazionale per l'anno in corso e per il 2013 sono state modificate al ribasso sia a luglio che a ottobre del 2012, evidenziando un marcato incremento dell'incertezza delle previsioni.

Andamento e previsioni di sviluppo PIL e commercio internazionale (09-13)

				Proiezioni		Var. da WEO Luglio	
Variazioni % su anno precedente	2009	2010	2011	2012	2013	2012	2013
PIL Mondiale	-0.7	5.1	3.8	3.3	3.6	-0.2	-0.3
Economie avanzate	-3.7	3.0	1.6	1.3	1.5	-0.1	-0.3
Stati Uniti		2.4	1.8	2.2	2.1	0.1	-0.1
Area Euro	-4.3	2.0	1.4	-0.4	0.2	-0.1	-0.5
- Germania		4.0	3.1	0.9	0.9	0.0	-0.5
- Francia		1.7	1.7	0.1	0.4	-0.2	-0.5
- Italia	-5.2	1.8	0.4	-2.3	-0.7	-0.4	-0.4
- Spagna		-0.3	0.4	-1.5	-1.3	-0.1	-0.7
Giappone		4.5	-0.8	2.2	1.2	-0.2	-0.3
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	2.8	7.4	6.2	5.3	5.6	-0.3	-0.2
Europa Centrale e Orientale	-3.6	4.6	5.3	2.0	2.6	0.1	-0.2
Comunità degli Stati Indipendenti		4.8	4.9	4.0	4.1	-0.1	0.0
- Russia		4.3	4.3	3.7	3.8	-0.3	-0.1
- Altri Paesi		6.0	6.2	4.7	4.8	0.2	0.2
Asia (economie in sviluppo)	7.2	9.5	7.8	6.7	7.2	-0.4	-0.3
- Cina		10.4	9.2	7.8	8.2	-0.2	-0.2
- India		10.1	6.8	4.9	6.0	-1.3	-0.6
America Latina e Caraibi	-1.7	6.2	4.5	3.2	3.9	-0.2	-0.3
- Brasile		7.5	2.7	1.5	4.0	-1.0	-0.7
Medio Oriente e Nord Africa	2.6	5.0	3.3	5.3	3.6	-0.2	0.0
Africa sub-sahariana	2.8	5.3	5.1	5.0	5.7	-0.1	0.0
Commercio Internazionale (volumi)	-10.7	12.6	5.8	3.2	4.5	-0.6	-0.7
Import							
Economie avanzate	-12.4	11.4	4.4	1.7	3.3	-0.2	-0.9
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	-8.0	14.9	8.8	7.0	6.6	-0.8	-0.4
Export							
Economie avanzate	-11.9	12.0	5.3	2.2	3.6	-0.1	-0.7
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	-7.7	13.7	6.5	4.0	5.7	-1.7	-0.5

Fonte: Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook (WEO)*, Ottobre 2012.

Sulla base di tali stime, nel 2012 la crescita mondiale si ridurrebbe al 3,3 % dal 3,8% del 2011, frenata dal calo delle attività dell'area euro (-0,4% rispetto a una seppur modesta crescita del 2011) e dal rallentamento dei mercati emergenti e delle economie in via di sviluppo. In particolare, Banca d'Italia ritiene che i principali rischi per la crescita siano riconducibili alle incertezze sulla tempestiva attuazione delle misure delineate nell'ultimo Consiglio Europeo per rafforzare l'architettura istituzionale dell'Unione Europea e i meccanismi per contenere le tensioni, nonché sulla possibilità di una forte restrizione di bilancio negli Stati Uniti, in assenza del raggiungimento di un accordo su un piano di consolidamento fiscale a medio termine.

Con riferimento all'andamento dell'economia nell'area dell'euro, si conferma la debolezza dell'attività economica già registrata nel corso del 2011.

In particolare, nel primo trimestre del 2012 il Prodotto Interno Lordo dell'area dell'euro è rimasto invariato rispetto al periodo precedente, principalmente sostenuto dalle esportazioni (+1%), a fronte di un calo della domanda interna.

La situazione tra i diversi Stati dell'area euro si mantiene comunque eterogenea (come si evince anche dalla tabella precedente) con rallentamenti del PIL in Germania e Francia e valori negativi dello stesso in Italia e Spagna.

L'attività economica è rimasta debole anche nel secondo trimestre e le previsioni del Fondo Monetario Italiano per la chiusura dell'anno, come accennato, porterebbero il PIL a qualche punto percentuale sotto lo zero (-0,4%). Secondo le stime degli operatori professionali censiti da Consensus Economics in luglio, il PIL dell'area euro registrerebbe una riduzione dello 0,5% nella media del 2012, mentre secondo gli esperti dell'Eurosistema la variazione del PIL nel 2012 si attesterebbe in un intervallo compreso tra -0,5 e 0,3%.

L'inflazione dell'area euro ha continuato a ridursi, principalmente per effetto dell'andamento dei prezzi dei prodotti energetici e a seguire dei prezzi alla produzione. Le stime degli operatori professionali e degli esperti dell'Eurosistema collocano la dinamica dei prezzi su valori compresi tra 2,3 e 2,5% per l'anno in corso. Da fine marzo si è inoltre indebolito il cambio dell'euro rispetto alle altre principali divise, risentendo delle incertezze sugli sviluppi del debito sovrano.

Con riferimento alla dinamica del credito, tra la fine del 2011 e i primi mesi del 2012 è proseguito il calo dei prestiti alle imprese e la crescita del credito delle famiglie si è attestata all'1%. La dinamica dei finanziamenti a imprese e famiglie è rimasta eterogenea e il costo medio dei prestiti bancari è risultato più elevato nei

paesi periferici dell'area dell'euro, per effetto delle tensioni sul debito sovrano. L'indagine trimestrale sul credito bancario condotta dalla Banca Centrale Europea evidenzia inoltre come la restrizione delle condizioni di credito si sia parzialmente attenuata nel primo trimestre di quest'anno, riflettendo il miglioramento delle condizioni di liquidità dopo le operazioni a tre anni della Banca Centrale Europea.

Con riferimento agli andamenti dei mercati finanziari internazionali, nel secondo trimestre del 2012 è emersa una maggiore avversione per le attività più rischiose. Si è registrato un netto aumento della volatilità nel comparto dei titoli di Stato e in quello azionario, in misura più marcata nell'area euro. Nel medesimo periodo i rendimenti dei titoli di Stato decennali dei paesi meno rischiosi si sono ulteriormente ridotti mentre nei paesi dell'area euro più esposti alla crisi del debito sovrano i differenziali di rendimento rispetto al bund tedesco sono aumentati in misura significativa, per ridursi dopo le decisioni del vertice europeo del 28 e 29 giugno e crescere nuovamente, tra fine marzo e metà luglio, in Grecia, Spagna e Italia.

Anche nei paesi emergenti le condizioni finanziarie si sono deteriorate, risentendo del rallentamento dell'economia cinese.

Con riferimento al commercio internazionale, nel corso del 2011 si è assistito a un rallentamento degli interscambi che, sulla base degli ultimi dati del Fondo Monetario Internazionale, sono cresciuti del 5,8% rispetto al 2010 contro il 12,6% del 2010 rispetto al 2009. Tale rallentamento, come riscontrabile anche nella precedente tabella del Fondo Monetario Internazionale, è principalmente ascrivibile ad un calo delle importazioni delle economie avanzate. Anche per il 2012 è prevista una prosecuzione del rallentamento degli scambi, ancora una volta frenati in primo luogo da una bassa domanda dei paesi avanzati. Si segnala anche una corrispondente riduzione delle esportazioni dei paesi emergenti e in via di sviluppo.

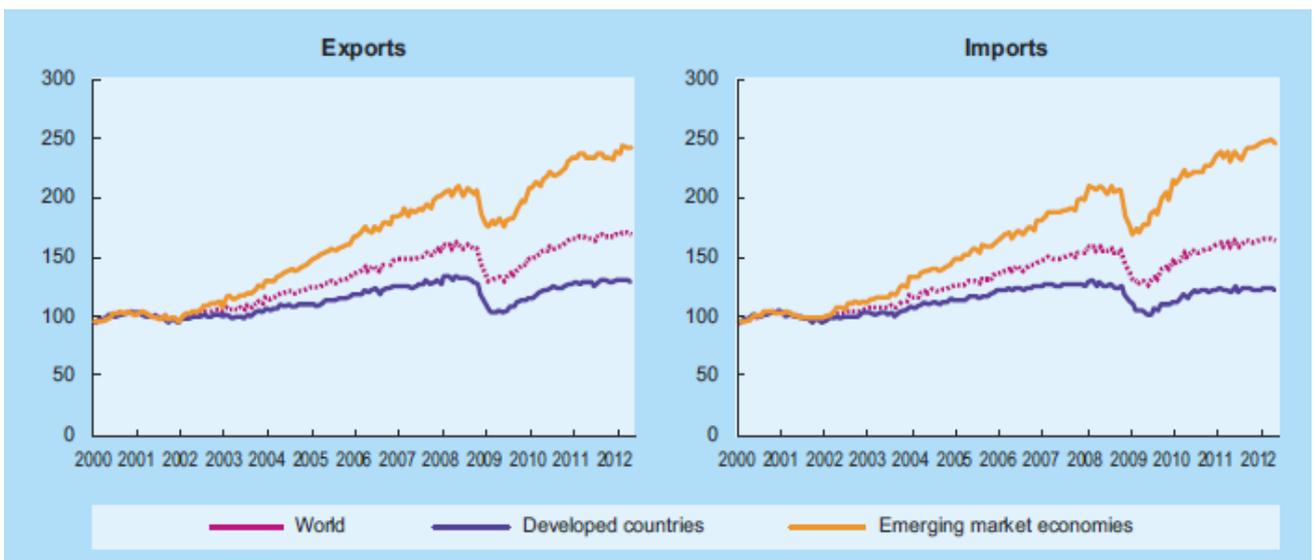
Anche l'ultimo rapporto dell'Unctad conferma tale andamento, evidenziando come il calo del commercio sia principalmente ascrivibile alle deboli performances delle economie avanzate, che rimangono tra i principali protagonisti dei flussi commerciali globali sebbene la loro quota sul totale degli scambi sia scesa tra il 1995 e il 2010 dal 69% al 55%. Le esportazioni hanno avuto un andamento lievemente più vivace rispetto alle importazioni che sono rimaste sostanzialmente stagnanti da metà 2011, dopo la ripresa post crisi.

Anche le esportazioni dei paesi in via di sviluppo e delle economie in transizione hanno registrato una decelerazione. La debole domanda delle economie avanzate ha influenzato gli esportatori di manufatti nei paesi in via di sviluppo, sebbene tale calo sia stato parzialmente controbilanciato da un incremento nei flussi commerciali Sud-Sud.

Le esportazioni da Africa, America Latina e altre economie in transizione sono cresciute a tassi superiori alla media nei primi mesi del 2012, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo sembra riflettere una buona ripresa della domanda per le materie prime, con particolare riferimento a cibo ed energia.

Per il 2013 è prevista una ripresa degli scambi (+4,5%) con un lieve rallentamento solo per quanto riguarda le importazioni dei mercati emergenti e delle economie in via di sviluppo.

Volumi del commercio internazionale (gen. 2000 – apr. 2012, anno 2000 = 100)



Fonte: UNCTAD, Trade and Development Report 2012.

N.B.: Le economie dei mercati emergenti non comprendono l'Europa Centrale e Orientale.

Anche con riferimento ai servizi commerciali l'Unctad ha registrato un marcato calo dei flussi nel corso del 2011.

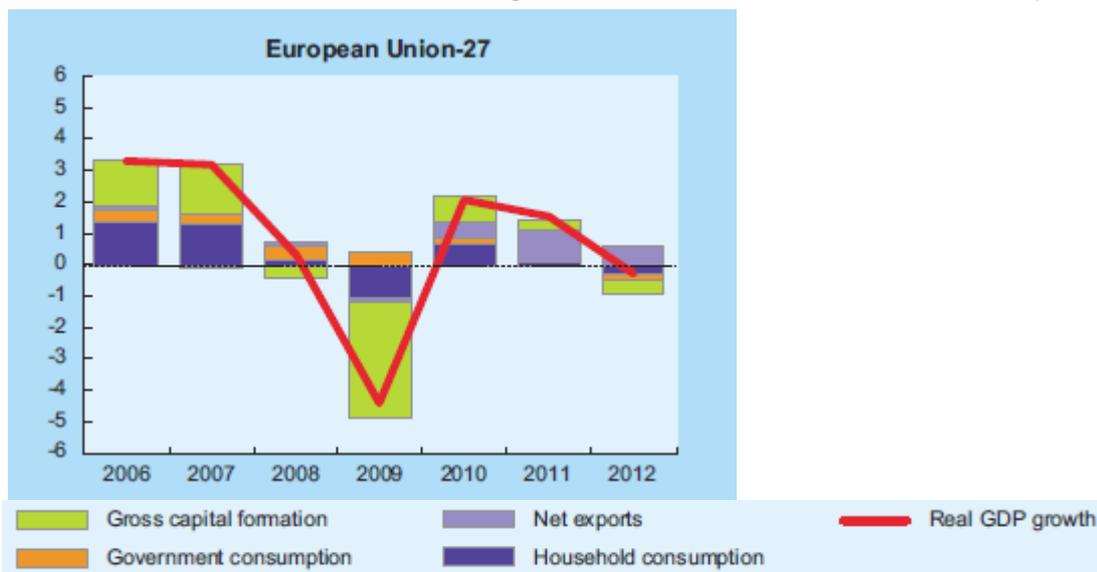
In particolare i servizi di viaggio e connessi al turismo, che costituiscono circa un quarto del flussi di servizi, sono cresciuti del 4,6% in volume, a fronte di un 6,4 % del 2010. Anche i servizi di trasporto, che sono la seconda maggiore categoria dei

servizi commerciali, hanno rallentato nel 2011. Nel corso dell'anno il commercio mondiale via mare è cresciuto del 4% rispetto al 2010, a fronte del 7% del 2010 rispetto all'anno precedente. La crescita registrata è riconducibile principalmente a un incremento dei traffici containerizzati e a quelli delle rinfuse solide, che hanno portato il totale delle merci sbarcate in tutto il mondo a 8,7 bilioni di tonnellate. Il traffico di oli minerali ha invece subito un marcato rallentamento. Nel 2011 il 57% del totale del commercio via mare era indirizzato ai paesi in via di sviluppo mentre il 60% ha avuto origine da tali paesi.

L'Asia ha continuato a mantenere la sua posizione di leader nel trasporto via mare, con una percentuale di merci sbarcate pari al 56% del totale e di merci imbarcate pari al 39%. Il forte aumento della domanda cinese per prodotti industriali importati dal 2000 ad oggi ha anche portato ad una diversificazione dei paesi di riferimento, includendo paesi molto distanti quali Brasile, Sud Africa e Stati Uniti. Si è affermata una tendenza all'aumento della distanza media del trasporto di minerali di ferro (+15% tra il 1998 e il 2011) e si attende un ulteriore incremento della stessa, viste le nuove miniere dell'Artico e di alcuni paesi dell'Africa Occidentale.

A fronte di una generale riduzione del contributo alla crescita delle esportazioni nette nei paesi in via di sviluppo in Asia e in Africa, si è registrato un marcato aumento dello stesso in Europa, laddove le esportazioni sono cresciute in misura significativamente maggiore delle importazioni.

Crescita del GDP e contributi di esportazioni nette e domanda interna, 06-12



Fonte: UNCTAD, Trade and Development Report 2012.

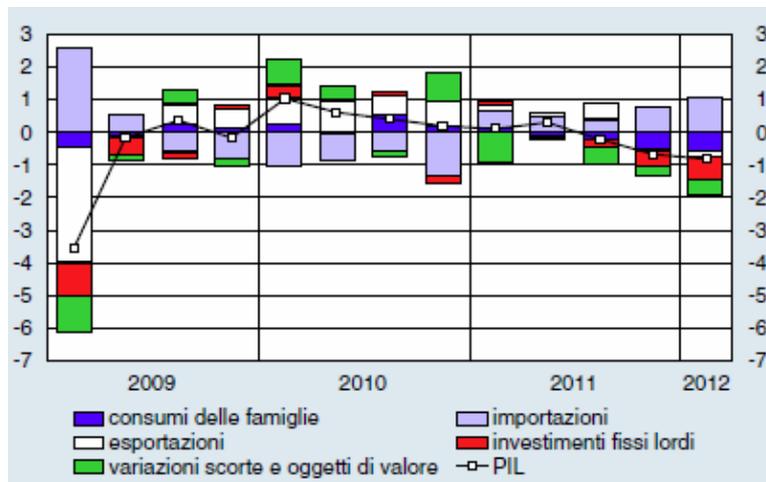
Tuttavia, il contributo delle esportazioni nette in Europa ha solo parzialmente compensato l'effetto negativo del crollo della domanda interna.

Passando ad analizzare con maggiore dettaglio l'economia Italiana, si evidenzia una prosecuzione della flessione delle attività economiche, principalmente causata dalla debolezza della domanda interna per consumi e investimenti.

Nel primo semestre di quest'anno il PIL si è contratto rispetto agli ultimi mesi del 2011, riflettendo la dinamica sopraccitata. Un contributo positivo alla dinamica del PIL è stato invece fornito dall'interscambio commerciale, con un calo delle importazioni più marcato di quello delle esportazioni. Anche il valore aggiunto si è contratto nei settori dell'industria e delle costruzioni, mentre è rimasto stazionario nei servizi.

Le stime sul secondo trimestre hanno rilevato una nuova contrazione del PIL e della produzione industriale. Si stima che anche gli eventi sismici che hanno colpito l'Emilia Romagna possano aver avuto un effetto negativo sul PIL nazionale.

Crescita del PIL italiano e contributi di domanda e importazioni (valori %)



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, ottobre 2012. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT.

In particolare, come sottolinea Banca d'Italia nel Bollettino del luglio 2012, la produzione industriale, in calo dall'estate del 2011, è diminuita portandosi su livelli di poco superiori al minimo ciclico della primavera del 2009 ed è ancora diffuso un clima di sfiducia tra le imprese. Il calo della produzione è stato accompagnato da una riduzione degli investimenti fissi anche nel settore delle costruzioni, frenati

dalle difficili condizioni di finanziamento delle imprese, pur lievemente migliorate rispetto alla fine del 2011. Come riflesso dell'indebolimento dell'attività produttiva e anche a causa dei criteri restrittivi di erogazione del credito da parte delle banche, sono diminuiti i prestiti bancari per tutte le classi dimensionali dell'impresa.

E' tuttavia migliorata la competitività del prezzo delle imprese italiane e degli altri principali paesi dell'area, principalmente grazie al deprezzamento del cambio effettivo nominale dell'euro.

Costo del lavoro e produttività nel settore privato (var.% su periodo corrispondente)



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, ottobre 2012. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT.

Per quanto riguarda la spesa delle famiglie, la stessa continua ad essere molto debole, risentendo del calo del reddito disponibile e delle deludenti prospettive del mercato del lavoro. Si è pertanto registrato un calo dei consumi che ha contribuito alla riduzione della domanda interna del Paese. Con riferimento al mercato del lavoro, nel primo trimestre del 2012 l'occupazione si è ridotta dello 0,4% e il tasso di disoccupazione è salito a 10,9% (rispetto all'8,6% di un anno prima); sulla base di stime più recenti, ha seguito una stabilizzazione di tali fattori, anche se le aspettative delle imprese segnalano ulteriori peggioramenti dei livelli occupazionali.

Continua la riduzione dei flussi commerciali con l'estero già iniziata nella seconda metà del 2011. Le esportazioni hanno registrato un andamento più positivo delle importazioni, sostenute parzialmente dalla domanda estera dei paesi emergenti e

in via di sviluppo nonché dal calo del valore nominale dell'euro. La riduzione (-0,6%) delle esportazioni nel primo trimestre ha riguardato principalmente la componente dei servizi mentre è stata più limitata per i beni, per i quali la crescita dei flussi esterni all'Unione Europea ha contrastato il calo delle esportazioni intra UE. Nello stesso periodo le importazioni hanno registrato una riduzione del 3,6% rispetto al periodo precedente, più marcata per la componente dei beni, riflettendo un calo generalizzato di acquisti dall'estero, eccetto le materie prime.

Andando a considerare le prospettive del quadro macroeconomico, le ultime stime elaborate dai maggiori economisti sono state riviste nuovamente al ribasso, evidenziando il marcato carattere di incertezza dello sviluppo economico globale.

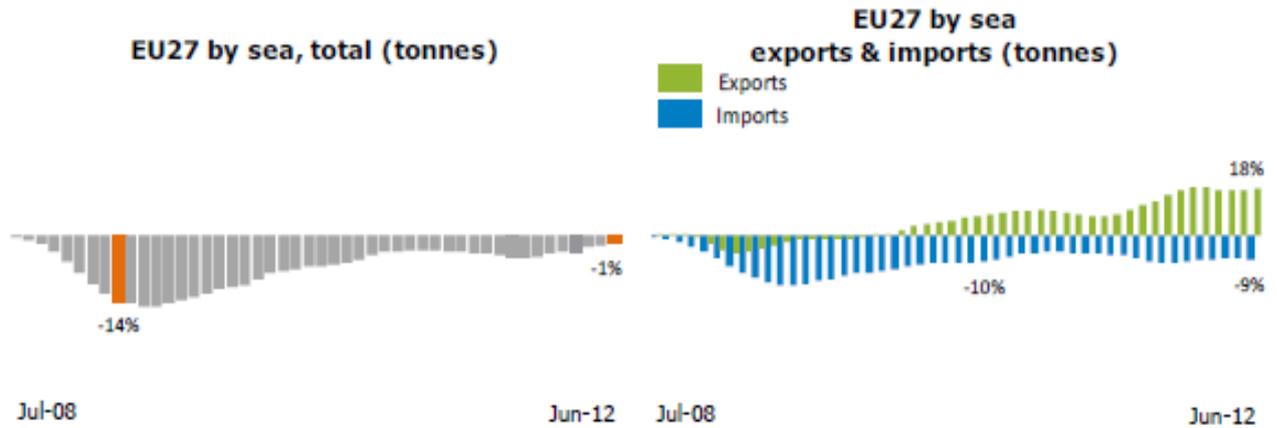
Per il 2013 si prevede, a condizione che i percorsi di stabilizzazione intrapresi siano portati avanti, un lieve miglioramento delle attività economiche con un conseguente intensificarsi degli scambi. In particolare si stima che il PIL mondiale possa crescere del 3,6% rispetto all'anno in corso e che il commercio internazionale registri un incremento del 4,5%, con una ripresa anche delle importazioni delle economie avanzate.

Per l'area euro è prevista per il 2013 una crescita del PIL di poco superiore allo 0, con valori ancora negativi per Italia e Spagna.

I maggiori esperti non si sbilanciano in previsioni a medio termine oltre il 2013, tenuto conto degli andamenti altalenanti degli ultimi anni.

Nel contesto sopra delineato, e tenuto conto di quanto già evidenziato per i flussi commerciali, il commercio globale via mare continua a essere caratterizzato da una forte incertezza. Il commercio via mare dell'Unione Europea e degli Stati Uniti continua a rimanere al di sotto dei livelli pre-crisi del 2008, rispettivamente per l'1% e per il 6%. All'interno dell'Unione Europea, è cresciuto molto il commercio via mare della Germania, al di sopra di 12 punti percentuali rispetto ai livelli pre-crisi. La situazione italiana è, invece, ancora ben al di sotto dei livelli del 2008, a causa di una marcata riduzione delle importazioni.

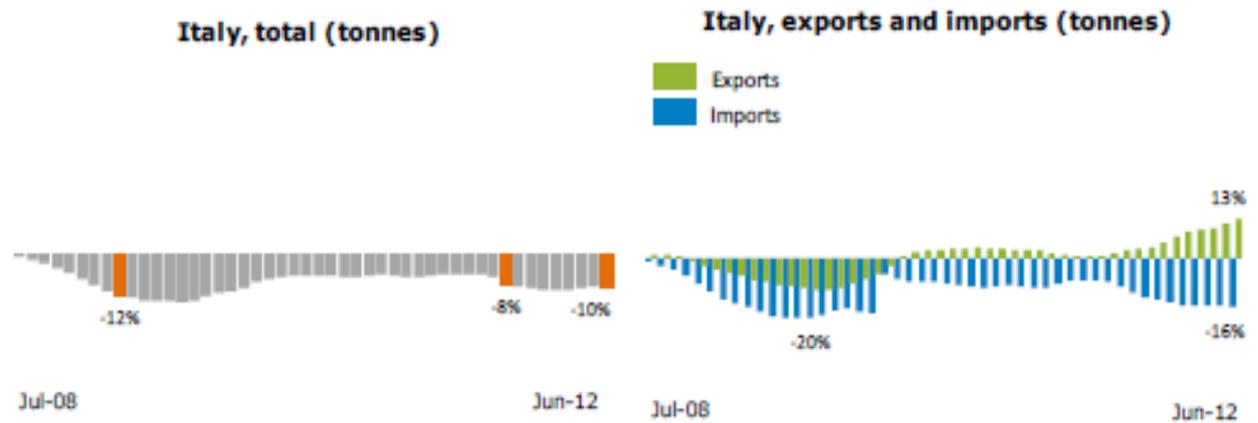
Commercio estero EU27, variazione % dal picco di Giugno 2008 pre-crisi



Fonte: "Statistic Brief, October 2012" Global Trade and Transport, International Transport Forum, OECD

Tale elemento è comune anche ad altri stati europei, tra cui la Grecia, ed è sempre attribuibile alla debolezza della domanda interna. La domanda interna dei paesi asiatici rimane, al contrario, il motore della crescita: le esportazioni via mare di Europa e Stati Uniti verso l'Asia hanno infatti registrato una crescita continua portandosi al di sopra del picco del 2008 rispettivamente per il 61 e il 25%.

Commercio estero Italia, variazione % dal picco di Giugno 2008 pre-crisi



Fonte: "Statistic Brief, October 2012" Global Trade and Transport, International Transport Forum, OECD

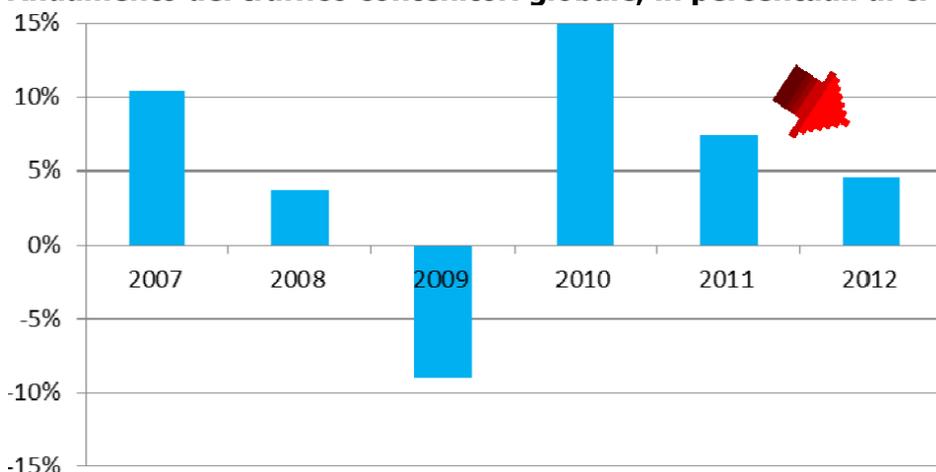
1.2 L'inquadrimento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova

1.2.1 I traffici containerizzati

Tenuto conto delle forti ricadute che gli andamenti del traffico internazionale di container hanno anche in ambito locale, vengono riportate nel presente paragrafo alcune informazioni circa l'andamento del settore su scala mondiale ed Europea, prima di analizzare il caso genovese.

Il grafico riportato di seguito illustra le percentuali di crescita del settore dei contenitori negli ultimi anni, evidenziando l'importante perdita di traffici registrata nel 2009 e la ripresa degli anni successivi. Nel 2011 la crescita registrata (tra il 7 e 8%) è risultata più contenuta rispetto al 2010 e la previsione per il 2012 di Drewry Shipping Consultant è ancora più cauta, con una crescita inferiore al 5%.

Andamento del traffico contenitori globale, in percentuali di crescita



Fonte: Drewry Container forecast, 2012

Osservando l'andamento del traffico containerizzato su scala mondiale, si evidenzia come i dati del 2011 confermino la tendenza già registrata nel corso del 2010, indicando una ripresa dei traffici.

Si conferma anche per il 2011 il ruolo predominante dei porti asiatici, 8 dei quali nelle prime posizioni in termini di TEUs movimentati. Questi porti costituiscono il 77% del totale dei volumi movimentati dai primi 20 porti su scala mondiale, equivalenti a 211 milioni di Teu. Complessivamente il traffico dei primi 20 porti è

cresciuto dell'8% tra il 2010 e il 2011, con picchi quasi del 15% per i porti di Tanjung Pelepas e di Guangzhou.

Gli unici porti Europei che rientrano nella classifica dei top 20 sono, a conferma del dato dello scorso anno, Rotterdam, Amburgo, Anversa e Bremen, porti del Nord Europa che costituiscono il 13% del volume complessivo. La crescita dei volumi nell'ultimo anno è stata particolarmente evidente per i porti tedeschi, Bremen, 21%, e Amburgo 14%.

Classifica dei primi porti nel mondo per traffici containerizzati (TEU '000)

Port	Country	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Shanghai	China	21.710	26.150	27.980	25.002	29.070	31.739
Singapore	Singapore	24.792	27.932	29.919	25.870	28.430	29.938
Honk Kong	China	23.539	23.998	24.494	20.900	23.530	24.224
Shenzhen	China	18.469	21.099	21.400	18.250	22.510	22.570
Busan	South Korea	12.039	13.261	13.453	11.980	14.180	16.185
Ningbo & Zhoushan	China	7.702	9.462	11.226	10.502	13.144	14.686
Guangzhou	China	6.600	9.200	11.001	11.190	12.550	14.400
Qingdao	China	7.702	9.462	10.320	10.260	12.012	13.020
Dubai Ports	United Arabi Emirates	8.923	10.653	11.827	11.124	11.600	13.000
Rotterdam	Netherlands	9.654	10.791	10.784	9.743	11.146	11.877
Tianjin	China	5.950	7.103	8.500	8.700	10.080	11.500
Kaohsiung	Taiwan	9.775	10.257	9.677	8.581	9.181	9.636
Poer Klang	Malaysia	6.326	7.119	7.974	7.310	8.900	9.604
Antwerp	Belgium	7.018	8.176	8.663	7.310	8.468	8.664
Hamburg	Germany	8.862	9.890	9.737	7.008	7.896	9.014
Los Angeles	USA	8.470	8.657	7.850	6.749	7.832	7.941
Tanjung Pelepas	Malaysia	4.770	5.500	5.600	6.000	6.530	7.500
Long Beach	USA	7.290	7.312	6.488	5.068	6.263	6.061
Xiamen	China	4.019	4.627	5.035	4.680	5.820	6.461
Bremenhaven	Germany	4.500	4.912	5.529	4.565	4.888	5.916

Fonte: Port of Rotterdam Web Site

Per fornire un maggior dettaglio della situazione Europea, può essere interessante osservare più da vicino quello che è accaduto nel 2011 nei principali porti contenitori.

Le considerazioni fatte per l'andamento del settore su scala mondiale sono confermate per l'ambito europeo e per i principali porti, registrando una generale

tendenza alla crescita. Il volume complessivo è infatti passato da 67 a 74 milioni di TEUs.

Si possono comunque osservare delle piccole variazioni per quanto riguarda la crescita dei singoli porti rispetto allo scorso anno; in particolare c'è stato un sorpasso del porto di Amburgo rispetto a quello belga di Anversa. I due porti sono confrontabili in relazione alla quota di mercato sul campione selezionato, attestandosi al 12% , nel caso di Amburgo, e all'11,6% nel caso di Anversa.

Vi sono alcuni porti che hanno registrato una crescita annua molto elevata, in alcuni casi riportandosi sui livelli pre-crisi (Ambarly 105%, Algeciras 28% e Bremen 21%), in altri evidenziando una nuova tendenza evolutiva (S. Pietroburgo 22%).

Oltre alle forti crescite di volume si sono inoltre evidenziate marcate diminuzioni di traffico in particolar modo per i porti di Gioia Tauro (- 19%) e Zeebrugge (- 12%).

Altri porti sono stati invece esclusi dalla classifica dei primi 25; nella fattispecie i porti italiani di Trieste, Savona e Venezia sono stati sostituiti da Las Palmas, Gdansk e Gothenburg.

Top 25 dei porti europei per traffico container, 2011

Porti	2011	Var.%	2010	Var.%	2009	Var.%	2008
Rotterdam	11.876.921	6,56%	11.145.804	14,39%	9.743.290	-9,78%	10.800.000
Hamburg	9.014.165	14,10%	7.900.000	12,73%	7.007.704	-28,03%	9.737.000
Antwerp	8.664.243	2,31%	8.468.475	15,85%	7.309.639	-15,62%	8.662.891
Bremerhaven	5.915.487	21,44%	4.871.297	7,40%	4.535.842	-17,54%	5.500.709
Valencia	4.327.371	2,86%	4.206.937	15,14%	3.653.890	1,44%	3.602.112
Felixstowe	3.740.000	10,00%	3.400.000	9,68%	3.100.000	-3,13%	3.200.000
Algeciras	3.601.267	28,15%	2.810.242	-7,64%	3.042.759	-8,47%	3.324.310
Ambarly	2.686.000	104,73%	1.312.000	-28,54%	1.836.000	-18,83%	2.262.000
St. Petersburg	2.365.174	22,55%	1.930.000	44,03%	1.340.000	-32,43%	1.983.000
Marsaxlokk	2.360.000	-0,45%	2.370.729	4,90%	2.260.000	-3,18%	2.334.182
Gioia Tauro	2.304.982	-19,16%	2.851.261	-0,22%	2.857.440	-17,60%	3.467.772
Le Havre	2.215.262	-7,70%	2.400.000	7,11%	2.240.714	-9,96%	2.488.654
Zeebrugge	2.206.681	-11,73%	2.500.000	7,39%	2.328.000	5,34%	2.210.000
Barcelona	2.034.119	4,54%	1.945.735	8,08%	1.800.213	-29,94%	2.569.550
Genoa	1.847.102	5,02%	1.758.858	14,69%	1.533.627	-13,19%	1.766.605
Southampton	1.613.000	0,81%	1.600.000	14,29%	1.400.000	-18,13%	1.710.000
La Spezia	1.307.274	1,72%	1.285.155	22,86%	1.046.063	-16,06%	1.246.139
Las Palmas	1.303.000	8,58%	1.200.000	19,14%	1.007.207	-23,24%	1.312.120
Marsiglia	949.717	-0,39%	953.435	8,03%	882.580	4,12%	847.651
London	890.775	2,51%	869.000	2,72%	846.000	-27,51%	1.167.000
Gothenburg	886.000	0,68%	880.000	7,63%	817.617	-5,18%	862.240
Gdansk	685.643	33,95%	511.876	112,73%	240.623	29,60%	185.661
Constanza	662.796	18,99%	557.000	-4,62%	584.000	-57,03%	1.359.000
Livorno	637.798	0,40%	635.270	7,30%	592.050	-23,99%	778.864
Bilbao	572.785	7,87%	531.000	19,86%	443.000	-20,47%	557.000
Totale	74.667.562		68.894.074		62.448.258		73.934.460

Fonte: Containerisation International database

Confrontando l'andamento dei traffici del Nord Europa con quelli del Mediterraneo, si conferma la preponderanza in volumi dei primi rispetto ai secondi.

I primi porti nord europei sono gli stessi a spiccare nella classifica mondiale per volume di contenitori, mentre per quel che concerne i porti del Mediterraneo quelli con i volumi maggiori sono caratterizzati da un elevato livello di traffico di trasbordo, elemento che li distingue rispetto ai primi porti del nord Europa.

Tra i porti del Mediterraneo spiccano i porti spagnoli di Valencia ed Algeciras (il primo con una quota di transhipment intorno al 50% e il secondo a prevalenza transhipment) e a seguire gli altri grandi porti di transhipment come Malta e Gioia Tauro. Rispetto all'anno precedente una crescita sostenuta è stata registrata dal porto turco di Ambarly, anche questo caratterizzato da un elevato livello di traffico di trasbordo. Il porto di Genova risulta in settima posizione ma si caratterizza dagli altri per essere principalmente un porto di destinazione, con una bassa quota di trasbordo.

Segmentazione dei traffici container europei per area geografica (Dato 2011)

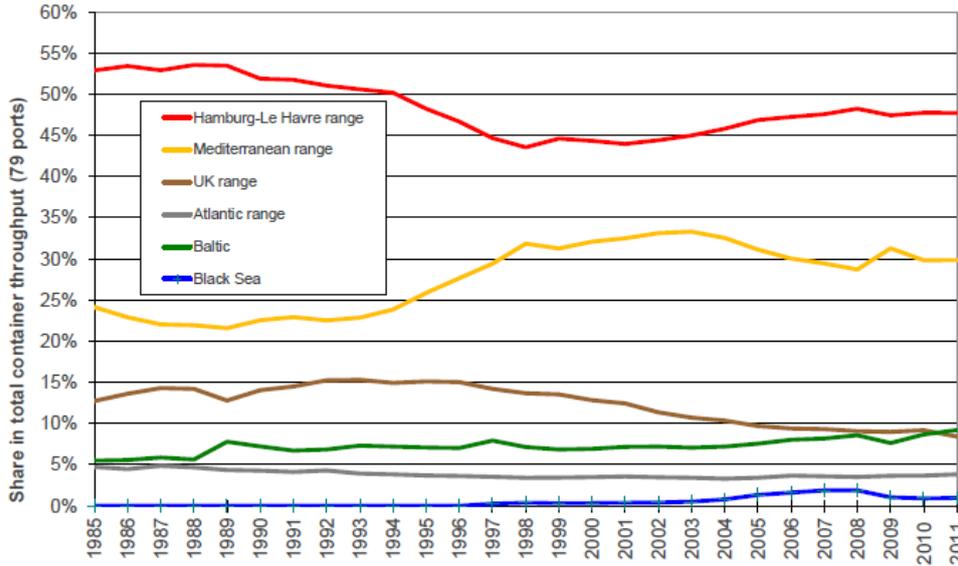
Nord Europa	MI TEU	Mediterraneo	MI TEU
Rotterdam	11.876.921	Valencia	4.327.371
Hamburg	9.014.165	Algeciras	3.601.267
Antwerp	8.664.243	Ambarly	2.686.000
Bremenhaven	5.915.487	Marsaxlokk	2.360.000
Felixstowe	3.740.000	Gioia Tauro	2.304.982
St.Petersburg	2.365.174	Barcellona	2.034.119
Le Havre	2.215.262	Genova	1.847.102
Zeebrugge	2.206.681	La Spezia	1.307.274
Southampton	1.613.000	Las Palmas	1.303.779
London	890.775	Marseilles	949.717
Göteborg	886.782	Constanza	662.796
Gdansk	685.643	Livorno	637.798
	50.074.133	Bilbao	572.785
			24.594.990

Fonte: Containerisation International database

Con riferimento alla relazione tra i porti del Nord Europa e quelli del Mediterraneo, il grafico che segue amplia il punto di osservazione sui traffici containerizzati in tutta Europa, evidenziando gli andamenti in quote di mercato dal 1985 al 2011. Dalla lettura del grafico si evince come fino alla fine degli anni 90 ci sia stato un

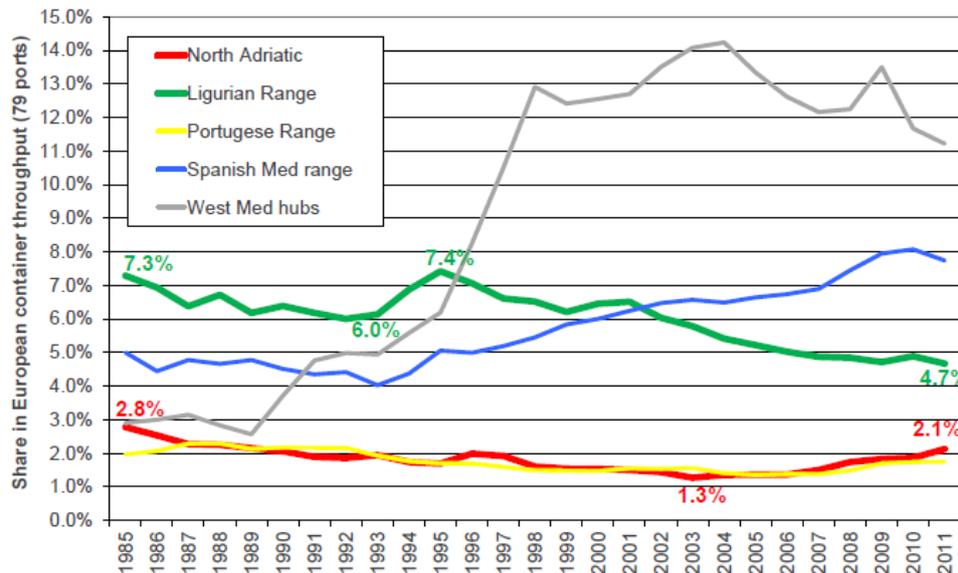
effetto sostitutivo tra il range hamburg – Le Havre e quello Mediterraneo, a fronte di una sostanziale stabilizzazione delle rispettive quote di mercato nell'ultimo decennio, con una leggera flessione dei porti del Mediterraneo.

Quote di mercato del settore contenitori in Europa



Fonte: Notteboom, 2012 (Workshop "I Porti del Nord")

Quote del mercato europeo del settore contenitori, focus sul Mediterraneo



Fonte: Notteboom, 2012 (Workshop "I Porti del Nord")

Se si osservano solo le quote di traffico relative del Mediterraneo, utilizzando un'aggregazione dei porti fatta per cluster marittimi, si evince come dal 2002 ci sia stato il sorpasso dei porti spagnoli rispetto a quelli liguri e come la crescita dei principali porti di transhipment sia stata molto intensa a metà degli anni '90 per poi stabilizzarsi e decrescere nell'ultimo triennio, in corrispondenza della crisi e di un'intensificazione della concorrenza da parte di alcuni hub del Nord Africa.

Tale avvenimento è parzialmente riconducibile al fatto che la maggior parte dei porti spagnoli nel Mediterraneo hanno una vocazione al traffico di trasbordo. A trarne la meglio sembra siano i porti posti sulle rotte che dall'atlantico portano al centro del Mediterraneo.

Noli

I noli, dopo la crisi del 2009, hanno subito dei cicli altalenanti e differenziati a seconda del tratta marittima e dalla direzione considerata.

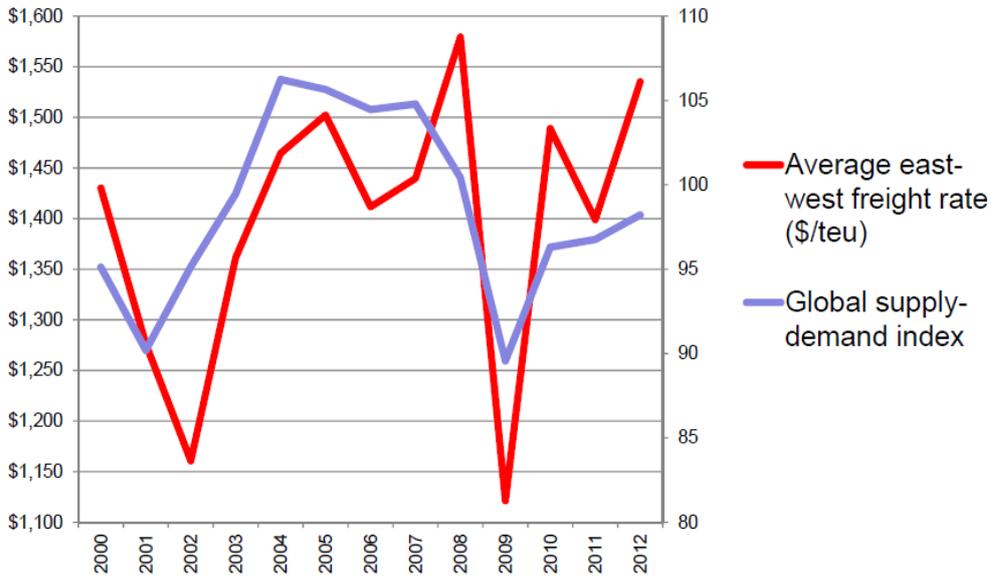
A scopo indicativo vengono di seguito riportate delle indicazioni sull'andamento dei noli negli scorsi mesi su alcune rotte di particolare rilievo per la realtà genovese.

Per quel che riguarda l'andamento delle rotte Asia-Europa, che hanno un importante peso sull'andamento del settore nel Mediterraneo e nel caso di Genova, si può osservare come nel corso dell'ultimo anno ci sia stata una ripresa rispetto alle precedenti indicazioni. Ciò nonostante gli operatori lamentano comunque la scarsa profittabilità dei servizi, tanto da spingersi continuamente alla ricerca di nuove strategie.

Il seguente grafico riporta l'andamento storico dall'inizio del 2000 fino ad oggi. I picchi negativi, del 2002 e del 2009 sono stati seguiti da periodi di ripresa che hanno riportato i valori ad un livello più elevato ma comunque non sufficiente a raggiungere un livello di profittabilità per le compagnie.

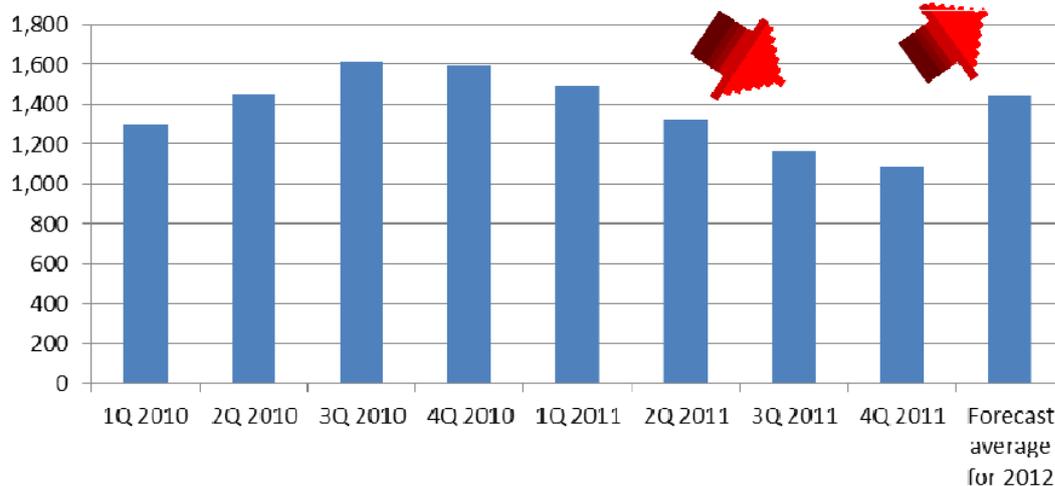
Gli ultimi dati disponibili mostrano infatti come gli ultimi mesi del 2011 abbiano rappresentato il periodo peggiore dopo il collasso avvenuto nel 2009; le indicazioni per il 2012 mostrano comunque una rapida ripresa sulle rotte East-West.

Andamento dei noli per le rotte East-West (2000-2012)



Fonte: Drewry 2011

Andamento dei noli per le rotte East-West (Dato per quadrimestre)



Fonte: Drewry's container freight rate insight, 2012

Differente è invece il caso sulla direttrice contraria, da Ovest ad Est, in questo caso solo ultimamente i noli sembrano aver ripreso a crescere, a causa delle difficoltà che gli operatori trovano nel coprire la capacità delle navi sulle rotte in esame.

Proprio a causa delle difficoltà riscontrate dagli operatori sono state portate avanti strategie di azione volte alla riduzione dei costi come la razionalizzazione del naviglio o gli accordi tra compagnie. Nonostante questo alcune compagnie nel

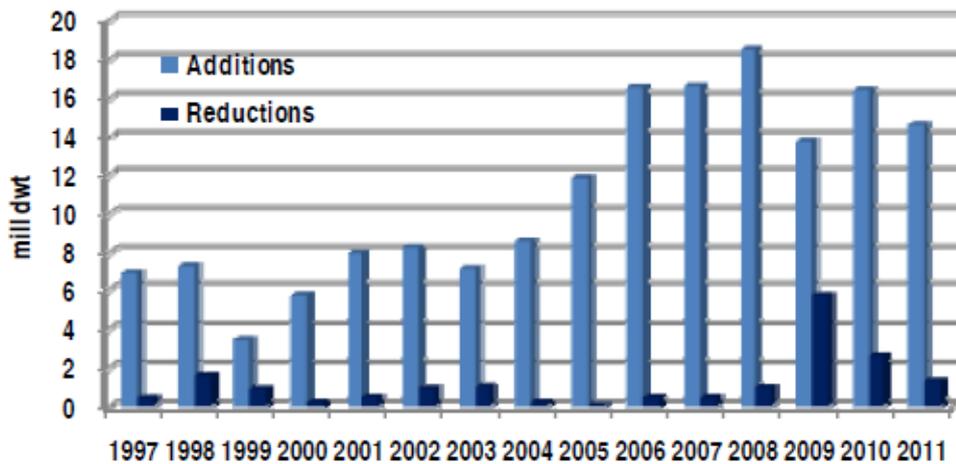
2012 sono state costrette ad operare sotto il livello di breakeven e le loro performance future saranno chiaramente influenzate dalla loro capacità di offerta e dagli andamenti del mercato in cui operano.

Flotta

In relazione alla flotta mondiale delle porta-container, la stessa è cresciuta (in termini di TEUs) del 9,2% all'anno tra la fine del 2008 e l'inizio del 2012, e il numero di navi ha avuto una crescita, nello stesso periodo, del 4,1%. Se si guarda invece l'andamento del 2011, vi è stato un aumento della flotta del 7,9% rispetto al 2010.

La tabella riportata di seguito, illustra l'andamento della flotta contenitori dal 1997 al 2011, evidenziando la crescita dell'armamento in termini di capacità.

Flotta mondiale container: variazioni capacità in tonnellate (1997-2011)

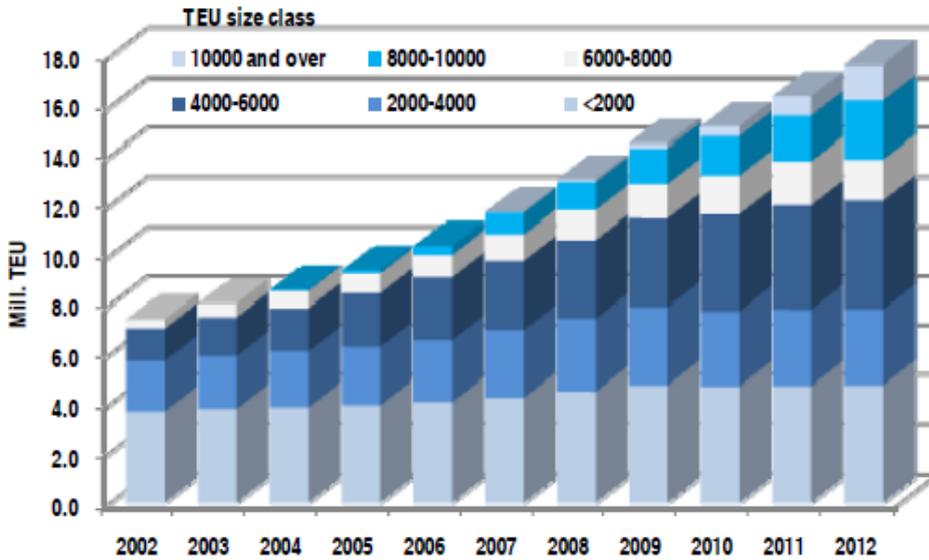


Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistics database

Oltre all'aumento del numero di navi, che tuttavia è più modesto a partire dal 2011, si rileva l'ormai consolidato aumento della dimensione delle stesse, che ha visto una continua crescita anche per le consegne effettuate nel 2011.

Se nel 2011 sono state consegnate 194 navi container, la dimensione di queste ultime è cresciuta del 22% rispetto a quelle consegnate nel 2010. Questo dato è desumibile anche dal grafico sotto riportato dove si può osservare che la percentuale di navi di dimensioni superiori ai 10000 Teu sia sempre maggiore.

Evoluzione della composizione della flotta container mondiale per dimensione di appartenenza (2002-2012)



Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistics database

A inizio 2012 la composizione della flotta container mondiale vede il prevalere delle navi tra 4000 e 5999 Teu, con una percentuale sul totale quasi del 29%. E' comunque da sottolineare l'aumento della quota percentuale delle navi più grosse, >10000, che all'inizio del 2012 era del 9%.

Flotta container mondiale per dimensione di appartenenza, 2012

Dimensione in dwt	n° navi gen-12	TEU	% sul totale
<999	1099	662	4,30%
1000<1999	1286	1826	11,90%
2000<3999	1046	2954	19,30%
4000<5999	921	4381	28,60%
600<7999	250	1663	10,90%
8000<9999	280	2405	15,70%
>100000	111	1406	9,20%
	4993	15297	100,0%

Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistics database

Se si osserva la composizione della flotta considerando le compagnie marittime associate alle navi, è confermata la classifica delle principali compagnie mondiali che detengono la maggior parte della flotta e le navi di dimensioni maggiori.

Maersk è la compagnia che detiene il maggior numero di navi e che ha previsto il maggior numero di consegne di nuove unità. I dati di Alphaliner evidenziano che, sulle prime 30 compagnie mondiali, tale compagnia detiene una quota del 15,5% nel 2012. Seguono MSC e CMA-CGM.

Composizione della flotta mondiale ed orderbook per compagnia di appartenenza

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,590,891	15.5%		
2	Mediterranean Shg Co	2,186,236	13.1%		
3	CMA CGM Group	1,354,703	8.1%		
4	COSCO Container L.	723,979	4.3%		
5	Evergreen Line	721,859	4.3%		
6	Hapag-Lloyd	646,021	3.9%		
7	APL	586,462	3.5%		
8	Hanjin Shipping	575,260	3.4%		
9	CSCL	569,101	3.4%		
10	MOL	513,901	3.1%		
11	OOCL	443,492	2.7%		
12	Hamburg Süd Group	414,560	2.5%		
13	NYK Line	408,481	2.4%		
14	Hyundai M.M.	363,682	2.2%		
15	K Line	342,855	2.1%		
16	Yang Ming Marine Transport Corp.	338,423	2.0%		
17	Zim	323,476	1.9%		
18	PIL (Pacific Int. Line)	294,243	1.8%		
19	UASC	270,024	1.6%		
20	CSAV Group	264,231	1.6%		
21	Wan Hai Lines	171,017	1.0%		
22	TS Lines	91,854	0.6%		
23	X-Press Feeders Group	87,807	0.5%		
24	HDS Lines	86,320	0.5%		
25	NileDutch	59,720	0.4%		
26	SITC	56,137	0.3%		
27	KMTC	53,902	0.3%		
28	CCNI	50,799	0.3%		
29	RCL (Regional Container L.)	50,571	0.3%		
30	Grimaldi (Napoli)	41,319	0.2%		

Fonte: Alphaliner, 2012

Risulta inoltre interessante osservare nel dettaglio quali siano le dimensioni delle navi che verranno messe in operatività nei prossimi anni.

A conferma della tendenza sull'incremento delle dimensioni delle navi attualmente in servizio, si rileva come la maggior parte delle navi consegnate dal 2012 al 2015 siano di dimensioni comprese tra i 10000 ed i 18000 Teu.

In particolar modo si può osservare che le consegne per l'anno in corso e per il 2013 prevedano entrambe 52 nuove unità, mentre per gli anni a venire, come è facile aspettarsi, il numero è più contenuto.

Orderbook per dimensione delle navi

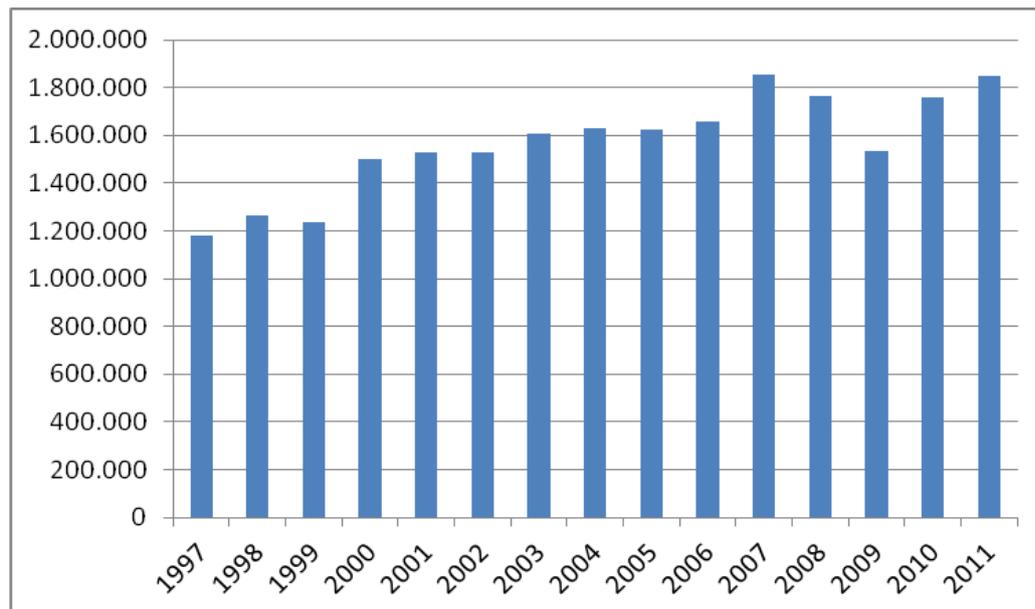
TEU nominal	2012 deliveries		2013 deliveries		2014 deliveries		2015 deliveries	
	ships	teu	ships	teu	ships	teu	ships	teu
10000-18000	52	667 106	52	697 990	36	510 428	22	324 858
7500-9999	35	300 935	50	443 466	36	323 110	7	60 700
5100-7499	17	105 908	20	132 449	4	26 400		
4000-5099	46	207 373	59	272 173	14	68 965	5	25 010
3000-3999	13	46 730	24	88 068	2	7 600	11	41 000
2000-2999	7	18 924	23	60 210	7	15 948		
1500-1999	18	31 828	33	57 328	3	5 144		
1000-1499	44	47 962	11	11 735	6	6 604		
500-999	11	9 178	4	3 165				
100-499								
TOTAL	243	1 435 944	276	1 766 584	108	964 199	45	451 568

Fonte: Alphaliner, 2012

Porto di Genova

Passando ora ad osservare in dettaglio il traffico contenitori del porto di Genova, il volume di merce movimentata tramite contenitori è cresciuto anche nel 2011, confermando la tendenza del 2010, con un totale di 1,846 milioni di Teu, ritornando quasi ai valori pre-crisi del 2007.

Traffici merce containerizzata nel porto di Genova, serie storica 97-11 (TEUs)



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2012

Confrontando i primi nove mesi del 2012 con quelli del 2011 si evidenzia, passando da 1,38 a 1,54 milioni di TEU, un incremento del 11,8%, dato molto positivo se si confronta la congiuntura nazionale e internazionale.

I traffici containerizzati, nel 2011 pari al 37,5% del totale del traffico genovese, costituiscono ad oggi la tipologia prevalente, superando anche le rinfuse liquide, storicamente al primo posto per volumi.

Da quanto emerge negli ultimi mesi, il traffico di contenitori ha assunto ancora maggiore rilievo, superando il 40% del totale del traffico, proprio a discapito del traffico rinfusiero.

Origini/destinazioni dei traffici containerizzati ('000 TEUs) del porto di Genova

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	var. % 11/10
ITALY	128,9	123	109,7	114,1	141,1	127,3	121,7	120,2	-1,23%
EUROPE	154,7	109,7	94,1	96,3	125,4	101,3	116,8	132,5	13,44%
GEORGIA, K USSIA, UKRAINE	5,2	2,2	2,8	3,7	3,1	2,3	2,5	5,5	120,00%
NORTH AMERICA	244,8	255,1	202,1	235,9	170,7	141,5	172,8	199,9	15,68%
CENTRAL AMERICA	27,7	34,4	28,6	34,7	32,1	26,8	44,2	43,3	-2,04%
SOUTH AMERICA	135,2	86	91,7	104	68,1	40,8	56,4	83,3	47,70%
NORTH AFRICA	156,3	151,3	151,2	156,6	170	174,1	168,9	140,9	-16,58%
EAST AFRICA	26,8	54,6	57,4	56,9	52,8	45	48,7	55	12,94%
WEST AFRICA	79,3	63,4	65,5	87,2	74,3	55,3	51,9	53	2,12%
MIDDLE EAST	135,1	152,1	150,3	171,4	195,3	170,3	215,4	231,6	7,52%
INDIA- PAKISTAN	24,3	44,3	50,7	56,5	50,2	41,9	54,2	63,2	16,61%
FAR EAST	299,5	443,7	589,6	656	649,8	525,1	646,3	637,6	-1,35%
OCEANIA OTHER AREAS	1,2	5	6,5	12,1	10,1	9,6	10,2	21	105,88%
TOTAL	1500,6	1625	1657,1	1855	1766,6	1533,6	1758,9	1846,3	14,70%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2012

Osservando le aree con le quali il porto di Genova intrattiene i propri traffici di container, viene confermata la prevalenza dei traffici verso il Far East, partner con il quale però la tendenza dallo scorso anno risulta in leggera flessione, - 1,35%. Seguono poi i traffici con il Middle East, che come l'anno scorso si confermano

essere intorno ai 230 Mila TEUs e con una crescita annuale superiore dai dati dello scorso anno.

Le perdite maggiori sono derivate da un calo dei traffici con i paesi del Nord Africa, presumibilmente anche dovuti alle difficili condizioni socio-politiche che caratterizzano i paesi della sponda nord del continente Africano (-16%).

Su scala nazionale il volume di container movimentati nel 2011 è diminuito rispetto all'anno precedente, mentre il complesso dei porti del nord Tirreno ha mostrato performances in crescita nell'ultima rilevazione. Come detto precedentemente anche Genova è in linea con l'andamento del Nord Tirreno, e osservando il suo peso nel complesso si può chiaramente osservare come il volume di traffico di Genova costituisca quasi la metà della merce containerizzata, mentre su scala nazionale Genova costituisce il 19,3% del totale. Entrambi questi valori confermano l'andamento degli scorsi anni e rafforzano la posizione del porto di Genova.

Peso del Porto di Genova sul traffico nazionale

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Porti italiani (TEUs)	9.702.708	9.864.375	10.609.108	10.549.886	9.514.891	9.755.694	9.528.629
Porti Nord Tirreno (TEUs)	3.534.023	3.683.059	4.032.673	4.049.155	3.374.225	3.862.154	3.962.601
Genova (TEUs)	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102
% Genova su totale	16,70%	16,80%	17,50%	16,70%	16,10%	18,00%	19,38%
% Genova su Nord Tirreno	46,00%	45,00%	46,00%	43,60%	45,50%	45,50%	46,61%

Fonte: Assoport, 2012

Per quanto attiene le previsioni di sviluppo, seppur il porto abbia dimostrato una buona tenuta anche rispetto alla congiuntura e i traffici abbiano continuato a crescere, gli operatori, sia a livello locale che globale, danno alcuni segnali di incertezza. L'incertezza, oltre a essere legata alla situazione economica internazionale è anche legata alla concorrenza di altri porti, ad alcune difficoltà operative e alle condizioni per poter espandere il mercato di riferimento.

Un punto di forza del porto di Genova consiste comunque nella presenza di un'offerta diversificata in grado di servire diversi tipi di operatori e navi che offrono i loro servizi in molteplici aree geografiche e che possono rispondere diversamente alle dinamiche di mercato. Tale aspetto costituisce un elemento in grado di

compensare, seppure parzialmente, le incertezze e le dinamiche che caratterizzano alcune delle più importanti relazioni di traffico internazionale.

Alla luce delle considerazioni svolte e sulla base delle previsioni quantitative fornite operatori del porto di Genova, si prevede che nel prossimo triennio i traffici possano seguire l'andamento rappresentato nella tabella che segue.

Previsioni di sviluppo dei traffici containerizzati effettuate dagli operatori del porto di Genova

	2013	2014	2015
Contentori (TEUs)	2.220.000	2.370.000	2.510.000

Fonte: rielaborazioni APG sulla base dei dati degli operatori del porto di Genova

Considerato che l'anno 2012 si chiuderà probabilmente con una movimentazione pari a circa 2 milioni di TEU, il tasso medio annuo di crescita previsto si aggira intorno al 7%.

1.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

Con riferimento al segmento dei traffici convenzionali e rotabili, vengono di seguito sintetizzati alcuni andamenti a livello globale.

Tra il 2008 e il 2012, come si evince dalla tabella sottostante, la flotta di navi convenzionali è cresciuta ad un tasso medio annuo del 7,9% in termini di tonnellate di stazza lorda e del 2,0 % in termini di numero di navi. Rispetto alla crescita della flotta mondiale, il settore di riferimento si è sviluppato più moderatamente, come risulta dal minor peso delle navi general cargo sul totale della flotta tra il 2008 e il 2012.

Evoluzione della flotta mondiale di general cargo per tipologia di navi, dal 2008 al gennaio 2012

	Mln dwt	dwt % su totale flotta		crescita annua media 2008-2012 %		età media (anni)	
		2008	2012	n° navi	dwt	2007	2011
Navi general cargo	105,3	9,9%	7,2%	-1,2%	0,6%	22,4	21,2
di cui							
Single deck ships	60,6	4,8%	4,1%	0,6%	4,2%	20,9	19,6
Multi deck - ships	17,1	2,5%	1,1%	-7,9%	-10,2%	28,8	30
Reefer	15,7	0,7%	0,4%	-3,5%	-3,9%	22,8	24,7
Specializzate	6,1	1,3%	1,2%	1,8%	5,2%	29	16,3
Ro-Ro	5,7	0,7%	0,4%	0,9%	-2,0%	29,4	18
Flotta mondiale	1.461,80	100%	100%	2,0%	7,9%	18,9	16,7

Fonte: ISL – "Shipping Statistics and Market Review"

Osservando i singoli segmenti, si può notare una diversa evoluzione degli stessi. Per il comparto Ro-Ro si segnala una riduzione nel tonnellaggio a fronte di un aumento nel numero di navi. Le reefer sono diminuite marcatamente sia nel numero di navi che in tonnellaggio a causa del fenomeno di containerizzazione delle merci. Si è registrato, invece, un incremento delle navi specializzate sostanzialmente dedicate a tipologie di carico non unitizzabili.

L'età media delle navi general cargo si aggira sui 21 anni, con i segmenti delle classiche convenzionali e delle reefer che sono costituiti dalle navi più vecchie e i comparti delle specializzate e delle Ro-Ro che presentano navi più giovani.

Per quanto attiene i nuovi ordini, nel 2011 ammontavano a 345 navi corrispondenti a 3,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, con una decrescita del 26,5% rispetto al 2010. Durante lo stesso periodo 507 navi sono state consegnate, ma il mercato ha anche visto la cancellazione di 120 ordini per una capacità totale di 1,5 milioni dwt. L'orderbook complessivo del settore comprende ad oggi 1004 navi per un tonnellaggio pari a 13,7 milioni dwt che rappresenta circa il 13% della disponibilità di stiva dell'attuale flotta.

A fronte di nuovi ordini per Ro-Ro e multipurpose piuttosto consistenti, si rileva il basso numero di nuovi ordinativi per il comparto delle navi *reefer* tradizionali che è in linea con una tendenza alla crescente containerizzazione delle merci che richiedono temperature controllate, già evidenziata nei precedenti documenti di programmazione. Tale processo, iniziato per particolari categorie merceologiche (ad esempio prodotti caseari, carne, frutti tropicali), si è esteso poi ad altre tipologie e alla frutta in generale, determinando un sempre maggiore uso del container per il trasporto di refrigerati.

La tendenza alla containerizzazione ha caratterizzato, negli ultimi anni, anche diversi prodotti dell'industria cartaria, modificando alcune dinamiche dei traffici e andando incontro a esigenze di piccoli lotti, maggiore regolarità, ridotte manipolazioni del carico e così via. La crescita di tale industria, tuttavia, sembra consentire una tenuta anche del trasporto *break bulk*, soprattutto su rotte ormai consolidate da anni.

Con particolare riferimento al comparto dei rotabili, l'impatto principale sullo sviluppo dei traffici continua ad essere, come negli ultimi anni, quello dai paesi emergenti ai confini con l'Europa, anche se la cosiddetta primavera araba ha rallentato il percorso di crescita commerciale, industriale e normativo. Nonostante ciò, il trasporto RO-RO registra un lieve aumento dello +0,8%, grazie al ripristino dei traffici commerciali con il Nord Africa, dopo la drastica riduzione dell'anno scorso.

I principali operatori sono rappresentati nella tabella che segue e raccolgono circa il 44% della flotta Ro-Ro, in metri lineari.

Operatori Ro-Ro

DFDS

Grimaldi (compresa Finnlines)

Cobelfret

UN RoRo
Transfennica
P&O
Acciona Tramed
StoraEnso
UPM Seaways
SCA Transforest

Fonte: Fearnleys

Nel 2011 sono state demolite unità per un totale di 7,7 milioni dwt che sono stati solo in parte sopperiti dalla consegna di nuove navi per 5,8 milioni dwt.

Le attività di compravendita hanno seguito la tendenza del 2011 con 18 contratti registrati contro i 19 dell'anno precedente. L'età media delle unità vendute è di 25,5 anni ma la distribuzione delle stesse è molto differente. Nei paesi scandinavi si acquistano le navi più giovani, mentre Grecia, Cipro, Turchia e Giordania acquistano le unità più vetuste.

Sempre nel corso del 2011 sono state consegnate 21 nuove unità, per un totale di circa 71.000 metri lineari, ma solo 5 di esse sono destinate al traffico tramp. E' stata inoltre posticipata al 2012 la consegna di 15 unità. Le demolizioni sono aumentate per il terzo anno consecutivo e sono passate dalle 51 del 2010 (nel 2009 erano state 31) alle 48 del 2011.

Contrariamente alle previsioni dell'anno precedente, i nuovi ordini sono aumentati da 5 a 13 tra il 2010 e il 2011. Nel corso del 2012 dovrebbero essere consegnate 40 navi (fonte ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics) con una media di 2.500 metri lineari ciascuna. Di queste, solo una sarà destinata al mercato tramp.

Barry Rogliano Salles a inizio 2012 prevede una grande incidenza degli operatori italiani sul numero totale dei nuovi ordini globali. Ciò è legato soprattutto al rinnovamento in corso della flotta di Grimaldi Group.

Porto di Genova

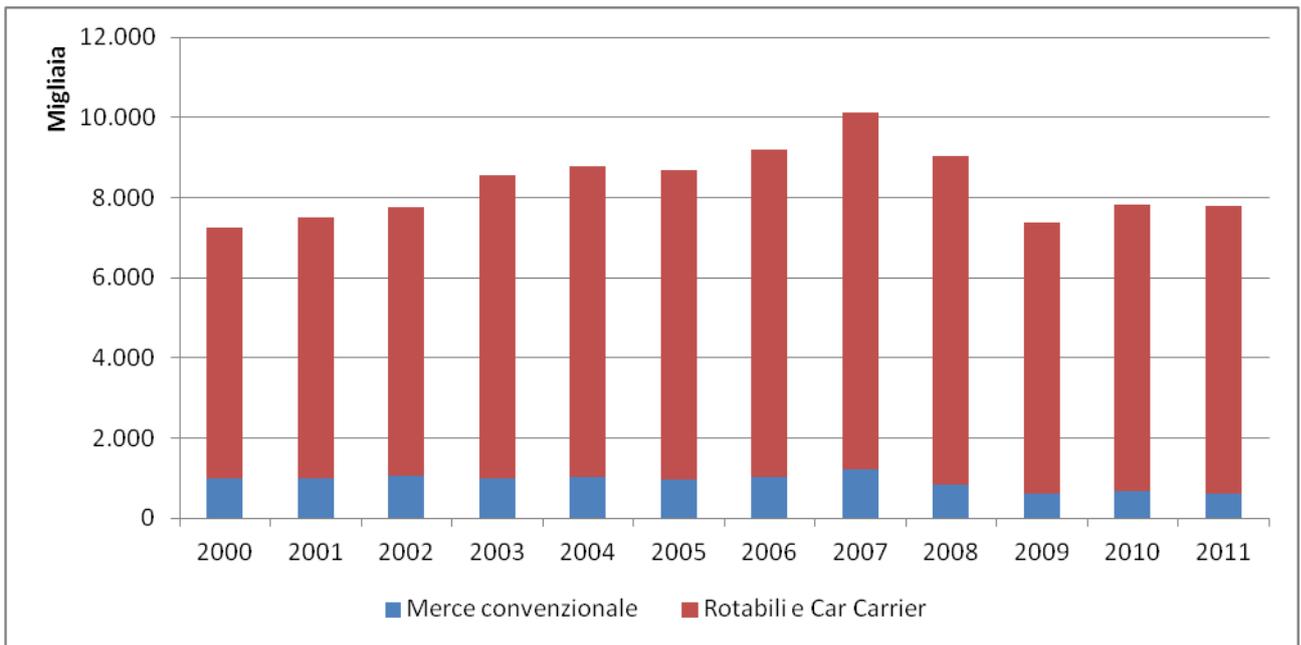
Dopo aver descritto sinteticamente alcune tendenze del settore delle merci convenzionali nel suo complesso, si passa di seguito ad analizzare l'andamento di tali traffici nel porto di Genova.

Nell'ultimo decennio i traffici di merci varie hanno registrato un andamento decrescente, accentuatosi nell'ultimo triennio, a fronte di una crescita continua del comparto dei rotabili che ha resistito anche agli avvenimenti che hanno colpito il nord Africa nell'ultimo anno.

Per quanto concerne i volumi in importazione ed esportazione i traffici ro-ro hanno mostrato dal 2000 ad oggi un andamento molto bilanciato con una media vicina al 50% tra imbarco e sbarco, mentre i traffici di merci varie convenzionali mostrano uno sbilanciamento a favore dell'importazione.

I dati relativi ai primi all'anno in corso mostrano delle tendenze in linea con quelle dell'anno precedente, con un calo per le merci varie convenzionali, una sostanziale stabilità per i rotabili ed una crescita sostenuta per le car carrier che, nei primi sei mesi dell'anno in corso, hanno quasi raddoppiato i volumi generati in tutto il 2011.

Traffici di merci convenzionali e rotabili nel porto di Genova (2000-2011)

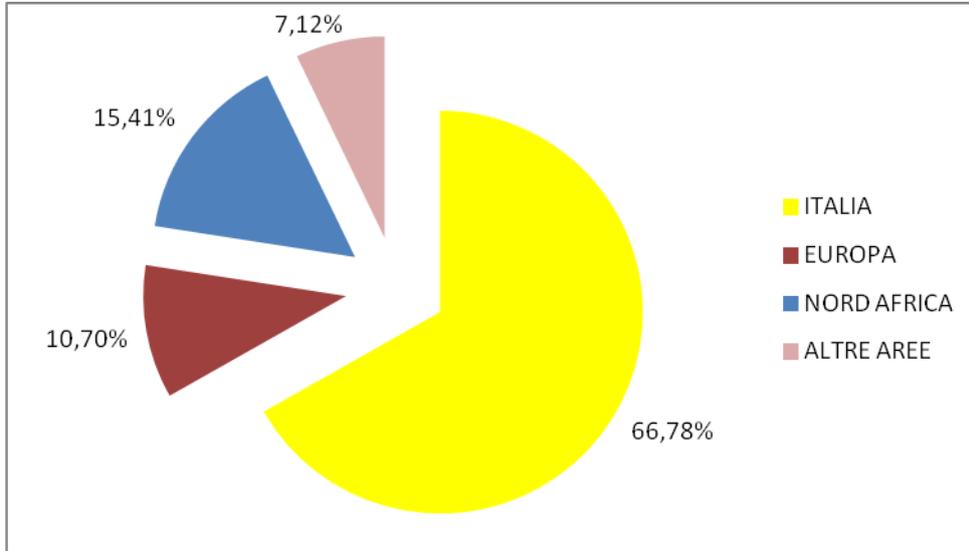


Fonte: Autorità Portuale di Genova; * traffici registrati al 30.06.2012

Da un punto di vista geografico, i flussi di origine e destinazioni delle merci convenzionali si sono mantenuti piuttosto costanti rispetto all'anno precedente. In termini di volumi le variazioni principali sono state la riduzione dei traffici con il Nord ed Est Africa, prevalentemente a causa della cosiddetta primavera araba e

per l'aumento del fenomeno della pirateria, e l'aumento di quelli con il resto d'Europa.

Origini e destinazioni traffici convenzionali porto di Genova, 2010



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Le rotte di maggiore importanza continuano ad essere quelle legate al mediterraneo e, nello specifico, gli scambi intracomunitari e quelli con il Nord Africa, che insieme pesano per oltre il 90% del totale.

I rotabili costituiscono la parte preponderante dei traffici di merci convenzionali, raggiungendo, nell'ultimo anno, la quota del 93% degli stessi in termini di tonnellate. Successivamente al calo registrato nel 2009, si nota una ripresa del comparto, nonostante i dati parziali del 2012 mostrino una lieve flessione rispetto ai dati del 2011 dello stesso periodo.

Traffici rotabili nel porto di Genova (in migliaia, escluse auto al seguito)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	sett. 2011	sett. 2012	% 12/11
Rotabili ('000 Mtl)	4.095	4.027	4.255	4.634	4.278	3.509	3.716	3.723	2.951	2.819	-4,47%
Rotabili ('000 tons)	7.771	7.709	8.180	8.922	8.213	6.754	7.100	7.120	5.412	5.218	-3,6%

Fonte: Autorità Portuale di Genova

Gli andamenti che hanno inciso in modo più rilevante sui risultati del porto sono stati l'azzeramento degli scambi di frutta fresca e una riduzione consistente della movimentazione di lamiere e semilavorati metallici, solo parzialmente compensati dalla crescita degli scambi di macchine agricole e tubi e pezzi forgiati. I rotabili mantengono una tendenza di sviluppo piuttosto costante mentre la movimentazione di automobili presenta un notevole incremento.

Andamento dei traffici di siderurgici, forestali e ortofrutta nel porto di Genova in tonnellate (2005 - 2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	sett. 2011	sett. 2012	% 12/11
Forestali/cellulosa	174.265	155.743	121.573	100.712	146.175	142.077	105.627	100.540	- 4,8%
Ortofrutta	147.186	172.727	71.392	74.651	110.948	47.411	44.276	0	-100%
Siderurgici	483.775	645.418	418.899	213.895	278.114	318.316	249.715	207.299	-17%

Fonte: Autorità Portuale di Genova

Con riferimento all'evoluzione dei traffici nel prossimo triennio, bisogna tenere conto del fatto che quando si parla di merci varie si fa riferimento, per il porto di Genova, a nicchie specializzate che non prevedono grandi espansioni dei traffici ma piuttosto un consolidamento e un mantenimento di quelli attuali.

Le singole tipologie merceologiche hanno comunque prospettive differenti.

Come già rilevato, i traffici ortofrutticoli hanno vissuto un notevole ridimensionamento negli ultimi anni, sino ad azzerarsi tra il 2011 e il 2012, principalmente a causa di un cambiamento delle condizioni di mercato che hanno rilevato un dirompente effetto sostitutivo dei container per tutte le merci deperibili e refrigerate. Sulla base delle previsioni degli operatori si stimerebbe, per i prossimi anni, il mantenimento di una quota marginale di tali traffici, a fronte di una riconversione funzionale delle aree portuali prima dedicate a tale merceologia.

Per quanto riguarda i traffici di forestali, il porto di Genova continua a mantenere un traffico e una clientela ormai consolidati e i traffici previsti comportano una movimentazione di circa 200.000 tonnellate con una sostanziale saturazione degli spazi. Già ad oggi, infatti, il terminal viene gestito in condizioni di congestione sia per quanto riguarda le operazioni nave sia per quanto riguarda le attività di svuotamento container di cellulosa, waste paper e KLB, richiedendo, in alcuni casi, il dirottamento di alcuni traffici su Savona.

Anche i traffici di metalli hanno un andamento pressoché consolidato, sebbene abbiano risentito maggiormente della crisi internazionale. Anche in questo caso, l'attività dell'operatore specializzato nel porto di Genova comprende non solo le operazioni su nave ma anche attività logistiche ad alto valore aggiunto che sono parte integrante del business del gruppo di riferimento. Le previsioni per tale comparto indicano nuovamente il consolidamento dei traffici attuali con una crescita limitata e comunque sensibilmente influenzata dalla congiuntura internazionale.

Per quanto attiene i traffici di rotabili, le previsioni di sviluppo indicate nei precedenti documenti di programmazione dovrebbero ad oggi essere lievemente ridimensionate, in quanto le incertezze che hanno caratterizzato e tuttora caratterizzano i paesi del Nord Africa ne hanno comunque parzialmente influenzato l'andamento, portando i volumi su livelli più modesti rispetto a quanto stimato.

E' opportuno ricordare inoltre che tali previsioni sono state elaborate pensando alla predisposizione di una nuova offerta portuale dedicata alle Autostrade del Mare e ai traffici Extra Shengen che potrebbe dare un nuovo impulso a tali traffici, anche grazie ad una razionalizzazione e ad un miglior utilizzo degli spazi portuali.

Alla luce di quanto sopra, tenuto conto del fatto che i rotabili sono movimentati anche su rotte italiane e con altri paesi europei e considerate le buone previsioni di crescita del PIL per i paesi del Nord Africa, si stima una prosecuzione della crescita del comparto con il possibile raggiungimento di circa 9 milioni di tonnellate nel prossimo triennio.

1.2.3 I traffici di rinfuse liquide

Sulla base delle informazioni pubblicate dall'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), nel corso del 2011 la flotta totale di navi cisterna è cresciuta del 4,5% in termini di tonnellaggio e il segmento che ha subito il maggiore incremento risulta quello delle navi gassiere con una crescita del 10,2%.

A gennaio 2012 la flotta mondiale era composta da 12.902 navi cisterna per una stazza lorda globale di 547 milioni di tonnellate, corrispondenti al 39,3% della flotta mercantile mondiale. Nel periodo 2008 – 2012 la crescita media annua di tonnellaggio è stata pari al 6,6%.

Evoluzione flotta navi cisterna, 2008 – 2012

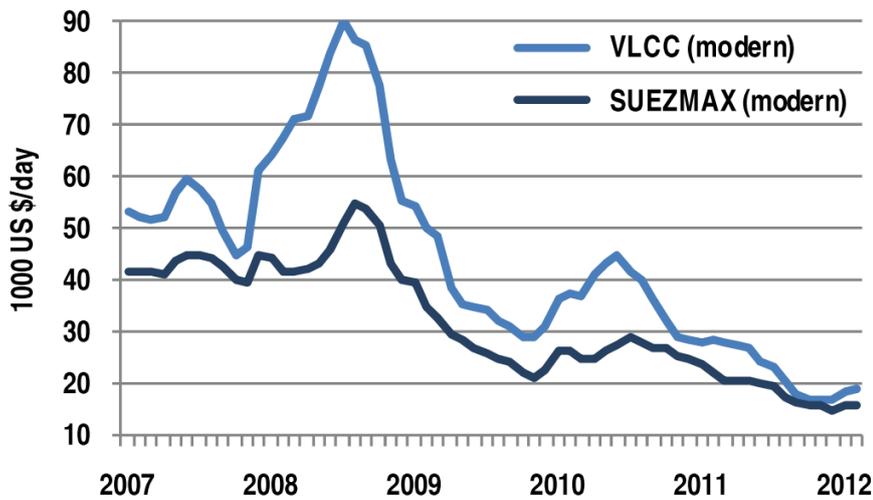
	Mln dwt 2012	dwt % su totale flotta		crescita annua media 2008-2012 %	
		2008	2012	n° navi	dwt
Navi cisterna	547,4	39,29%	37,45%	13,61%	5,70%
di cui					
Petroliere	496,7	35,76%	33,98%	17,27%	5,60%
Chimici	6,3	0,83%	0,43%	-14,94%	-9,40%
Gas liquefatti	44,5	2,70%	3,04%	18,66%	10,20%
Flotta mondiale	1.461,80	100%	100%		

Fonte: ISL – "Shipping Statistics and Market Review"

Nel corso del 2010 sono state consegnate 640 navi cisterna per un tonnellaggio pari a 44 milioni di dwt. Nello stesso periodo sono stati registrati 433 nuovi ordini corrispondenti a 8,8 milioni di dwt e sono state demolite 249 unità, per un tonnellaggio di 9 milioni di dwt. Durante il 2011 si è registrata la cancellazione di ordini per 220 navi cisterna per un totale di 16 milioni di dwt.

Per quello che riguarda i noli delle petroliere, che costituiscono più del 90% del totale del segmento delle navi cisterna, si registra un costante calo da metà del 2010 con una lieve ripresa negli ultimi mesi. Questa risalita dei noli, più che legata ad una ripresa dei traffici, è collegata alla necessità di contrastare l'aumento dei costi del combustibile che, nel corso del solo 2011, hanno registrato una crescita superiore al 35% (ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics).

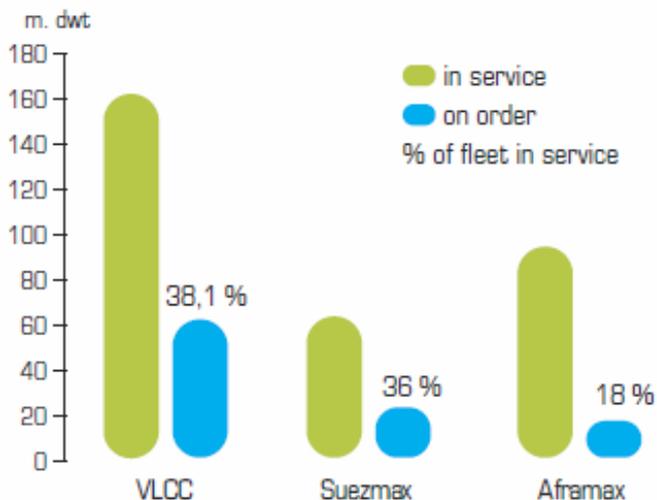
Andamento mensile nolo Tanker da gennaio 2007 a febbraio 2012



ISL, based on Fearnleys Monthly, since 2010 Fearnleys Weekly

L'anno 2011 ha mantenuto la tendenza negativa dell'anno precedente per tutto il mercato delle navi cisterna. Questa situazione è principalmente dovuta al fatto che la flotta di navi per il trasporto di greggio e altre rinfuse liquide è molto giovane ed ha subito un'ulteriore massiccia iniezione di capacità di stiva durante l'anno in corso. Oltre a ciò la stagnazione del mercato del greggio e dei suoi raffinati, dovuta principalmente al crollo della domanda da parte delle raffinerie europee, ha contribuito a peggiorare ulteriormente la situazione già critica del mercato del trasporto tanker.

Flotta tanker in servizio e ordinativi (fine 2011)



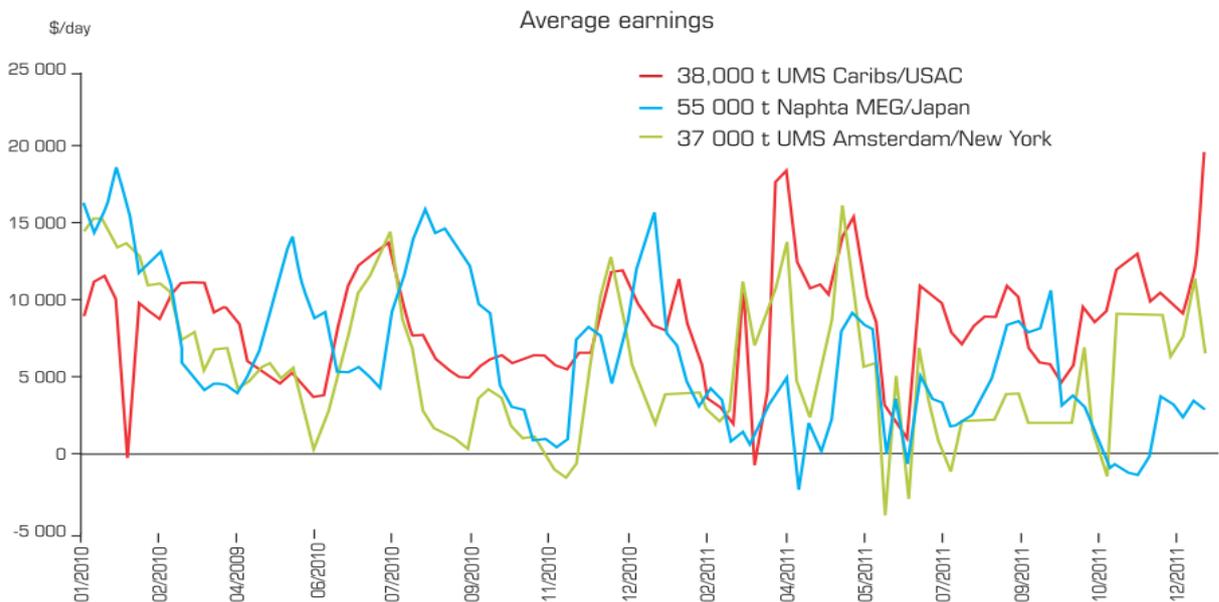
Fonte: BRS Annual Review 2012

Con riferimento alla domanda mondiale di greggio l'International Energy Agency (IEA) prevede per l'anno in corso una diminuzione della domanda di greggio di circa 700 mila barili al giorno, con un ritorno ai livelli del 2011 (90 milioni di barili al giorno) nel corso del 2013.

Nonostante un chiaro rallentamento della crescita economica, la Cina continua ad essere il maggior consumatore mondiale di energia e si pone come paese traino della domanda mondiale. Attualmente in Cina vengono raffinati circa 9,5 milioni di barili di greggio al giorno di cui almeno 7,5 importati via mare, ma la crescita della domanda di greggio prevista per i prossimi anni sarebbe molto contenuta. Questo aspetto continuerà ad incidere negativamente sulla domanda mondiale di trasporto tramite navi cisterna.

Il mercato delle "product tanker" ha mantenuto prevalentemente le caratteristiche dell'anno precedente con un andamento molto volatile dei noli che, in ogni caso, si sono mantenuti costantemente bassi. Gli unici operatori che sono riusciti ad ottenere qualche vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti, sono stati quelli che hanno accettato di assumersi il rischio della pirateria al largo delle coste somale.

Andamento noli Product tanker (2010 - 2011)

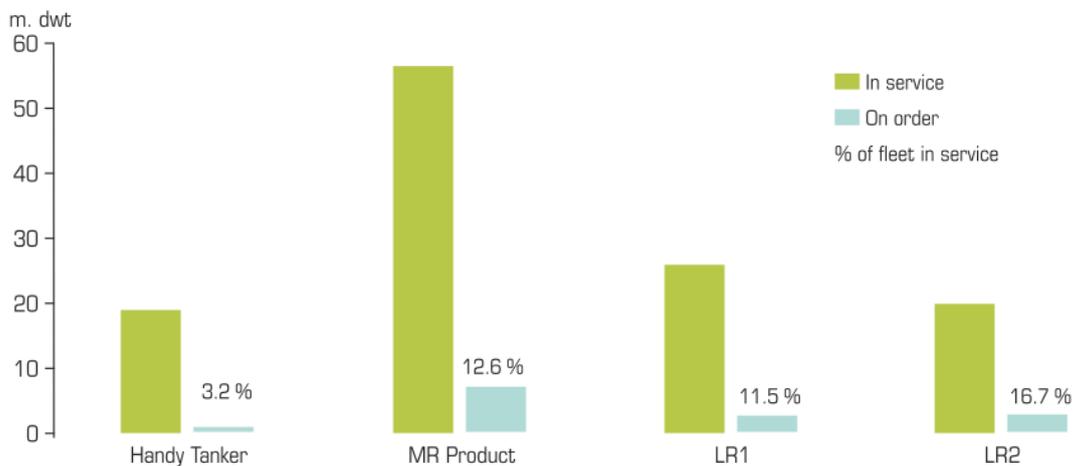


Fonte: BRS Annual Review 2012

La flotta delle "product tanker" continua ad essere molto giovane ed omogenea e questo genera una maggiore concorrenza tra gli operatori e un conseguente

abbassamento ulteriore dei noli. Stesso ragionamento vale anche per le Medium Range di tipo 2 per il quale, all'attuale flotta composta da 1200 navi, si aggiungeranno tra il 2012 ed il 2013 altre 120 navi. Un discorso differente va fatto per il mercato Medium Range di tipo 1 che non vive il problema dell'eccesso di offerta di stiva e che continua a concentrare il suo mercato tra il nord Europa ed il mediterraneo, con le navi più recenti, e in Africa con le navi più vecchie di cui 92 ancora sono a singolo scafo.

Flotta "product tanker" in servizio e ordinativi (fine 2012)



Fonte: BRS Annual Review 2012

Oli vegetali

I volumi di olio di palma trasportati su navi Handysize e Medium Range (MR), principalmente da Indonesia e Malaysia verso le zone Europa/Mar Nero e gli Stati Uniti, si sono mantenuti stabili nel corso del 2011.

Delle 95 nuove navi previste per il 2011, solamente 65 sono state consegnate, prevalentemente in Europa. Per il 2012 dovrebbero entrare sul mercato altre 66 navi per il trasporto dell'olio di palma, questa volta in Asia.

I traffici di olio di soia e di semi di girasole e quelli di prodotti per il biodiesel provengono principalmente da Argentina e Brasile e sono diretti verso Cina/India, Europa e Caraibi.

Le esportazioni di olio vegetale dall'Argentina sono calate del 6% nel 2011 mentre i volumi di biodiesel esportati sono incrementati del 25% rispetto al 2009,

raggiungendo un totale di 1,7 milioni di tonnellate. Circa il 90% delle esportazioni di biodiesel è destinato ai paesi europei.

L'importatore principale di oli vegetali continua ad essere l'Asia con circa il 43% del totale e, nello specifico, l'India, con circa 800 mila tonnellate l'anno.

Chimici

In relazione al trasporto di prodotti chimici si conferma un andamento negativo per tutto il comparto. La domanda di trasporto, tuttavia, contrariamente alle previsioni precedenti, si mantiene su buoni livelli. Al tempo stesso però i noli charter delle navi chimichiere, che in aree come l'Europa pesano fino al 90% del totale dei traffici, vengono ridiscussi e fissati a tariffe nettamente più basse rispetto agli anni passati. Per contro il nolo dei traffici spot è salito significativamente nell'anno appena trascorso soprattutto per la necessità degli armatori di coprire gli elevati costi fissi, primo fra tutti quello del bunker, e anche per la scarsa presenza di alcuni tipi di navi specializzate su determinati mercati.

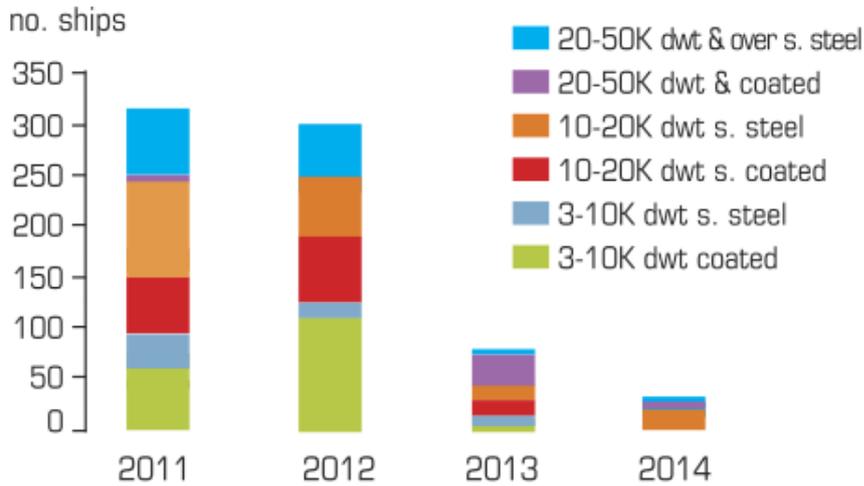
In generale il comparto continua a soffrire per l'eccesso di capacità di stiva, gli elevati standard per i contratti charter, le richieste di elevate qualificazioni per equipaggio e operativi, i costi elevati del bunker, i premi assicurativi legati alla pirateria e la forte concorrenza. Per contrastare questo ultimo aspetto alcuni operatori hanno iniziato una campagna di fusioni o acquisizioni. Si registra inoltre l'ingresso sul mercato di diversi fondi di investimento privati.

La recente ripresa del mercato deve essere considerata con estrema cautela. Se infatti la costante tendenza alla riduzione dell'eccesso di offerta di stiva e il basso numero di nuovi ordini porterebbero al ritorno all'equilibrio, è anche vero che la difficile congiuntura europea e la limitata crescita di Usa ed Asia rischia di rendere comunque stagnante il mercato.

Dando uno sguardo alla flotta, nel 2012 sono state consegnate 63 navi per un totale di 1 milione di dwt, tra cui si evidenzia come circa metà degli ordini sia concentrato nel segmento compreso tra le 10.000 dwt e le 20.000 dwt. Contemporaneamente continua ad aumentare il processo di demolizione delle chimichiere, dopo le 30 navi demolite nel 2010, se ne aggiungono altre 51 nel 2011. È interessante notare come il 90% circa delle navi demolite non fosse equipaggiato con cisterne anticorrosione.

Navi chimichiere consegnate nel 2011 e orderbook a fine 2011

(IMO II min. for coated ships)



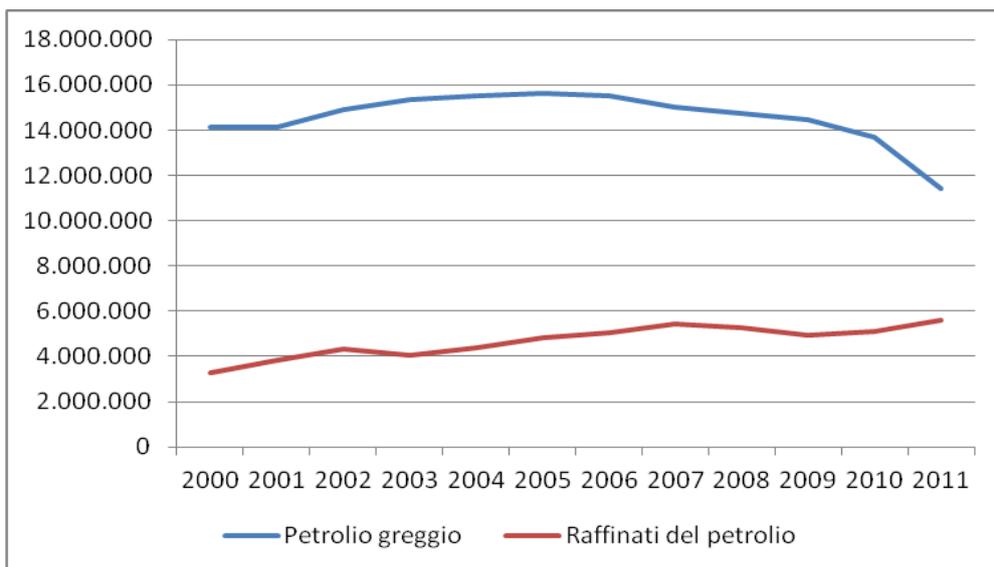
Fonte: BRS Annual Review 2012

Porto di Genova

L'andamento dei traffici di rinfuse liquide del porto di Genova riflette piuttosto fedelmente l'andamento del mercato italiano.

E' opportuno tuttavia distinguere, per le loro diverse caratteristiche, le rinfuse petrolifere dalle altre rinfuse liquide movimentate nel porto.

Andamento rinfuse liquide petrolifere nel porto di Genova



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Nel 2011 si è registrata una flessione degli oli minerali pari al 9% circa rispetto al 2010. Tale flessione è principalmente riconducibile al crollo delle importazioni italiane di petrolio greggio, merceologia di gran lunga preponderante nel settore delle rinfuse liquide, provocato dallo stallo del mercato della raffinazione.

A fronte di un calo dei volumi di greggio del 17% circa, si è tuttavia registrato un incremento pari al 9,3% della movimentazione di prodotti petroliferi, per un totale di traffici pari a 5,6 milioni di tonnellate, tra i valori più alti registrati nell'ultimo decennio.

Per quello che concerne le altre rinfuse liquide, che in termini di volumi incidono del 5% circa sul totale delle merci movimentate nel porto di Genova, per il 2011 si rileva una marcata crescita del biodiesel e del vino e un sostanziale mantenimento dei volumi di oli vegetali a scopo alimentare, a fronte di un calo del 13% circa degli scambi di prodotti chimici, in linea con un generale andamento negativo del comparto anche a livello internazionale.

Prodotti chimici, biodiesel e rinfuse liquide alimentari nel porto di Genova

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Prodotti chimici	583.020	564.794	568.329	492.437	469.514	535.695	466.780	-12,86%
Biodiesel	13.943	22.398	53.951	89.813	98.868	307.811	503.681	63,63%
Oli vegetali	351.821	464.934	396.065	472.659	428.924	286.594	287.736	0,40%
Vino	54.615	43.696	47.271	34.850	24.770	43.580	75.611	73,50%
Totale biodiesel e alimentari	420.379	531.028	497.287	597.322	552.562	637.985	867.028	35,90%

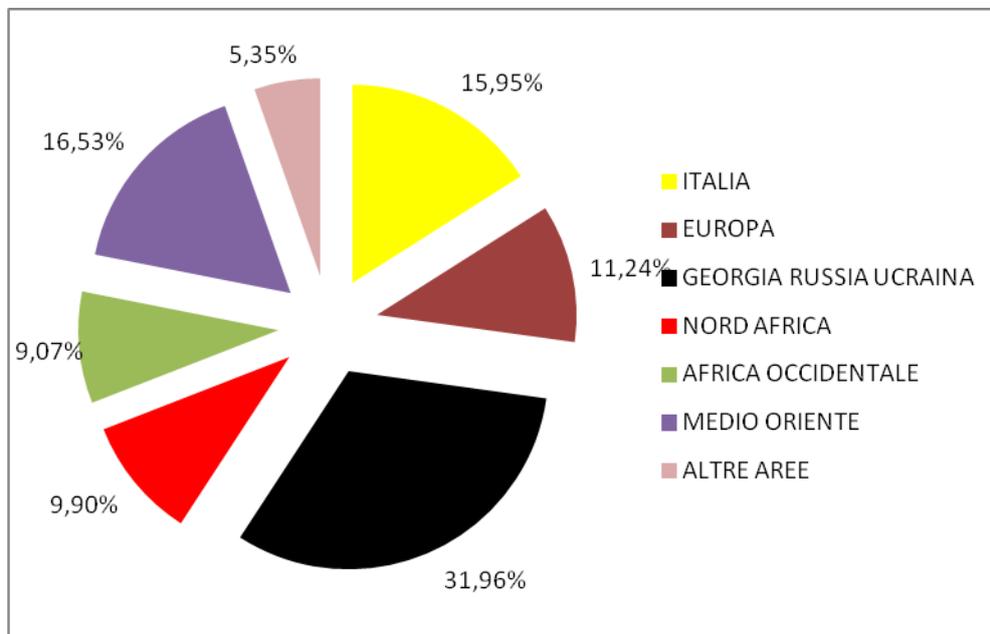
Fonte: Autorità Portuale di Genova

I traffici registrati a fine settembre 2012 evidenziano una riduzione dei prodotti petroliferi (-8%), degli oli vegetali (-13,5%) e del cosiddetto "biodiesel", a fronte di un aumento dei traffici di vino e di un sostanziale mantenimento dei volumi di prodotti chimici. Tale andamento è principalmente determinato dalla congiuntura internazionale cui si è fatto cenno nei paragrafi precedenti. La flessione degli oli per la produzione del biodiesel nel porto di Genova è principalmente riconducibile a una nuova tendenza di mercato che consiste nell'importazione di maggiori volumi di biodiesel già miscelato all'origine che, come tale, non può essere movimentato nei terminal presenti nel bacino di Sampierdarena. Tuttavia, occorre comunque ricordare quanto già rappresentato nelle precedenti programmazioni in relazione alla problema della saturazione degli impianti dedicati alla movimentazione di

rinfuse liquide non petrolifere e alle relative esigenze di espansione degli spazi di stoccaggio. Tali esigenze, se soddisfatte, potrebbero già oggi portare ad un significativo incremento dei traffici e ad un consolidamento della posizione di Genova nei confronti dei potenziali concorrenti.

In termini di flussi commerciali, le rinfuse liquide nel loro complesso sono logicamente molto sbilanciate a favore dell'import, che pesa per quasi il 90%, e le aree geografiche che più incidono sugli scambi sono Georgia, Russia ed Ucraina, insieme a Nord Africa e Medio Oriente.

Aree geografiche rinfuse liquide movimentate nel porto di Genova



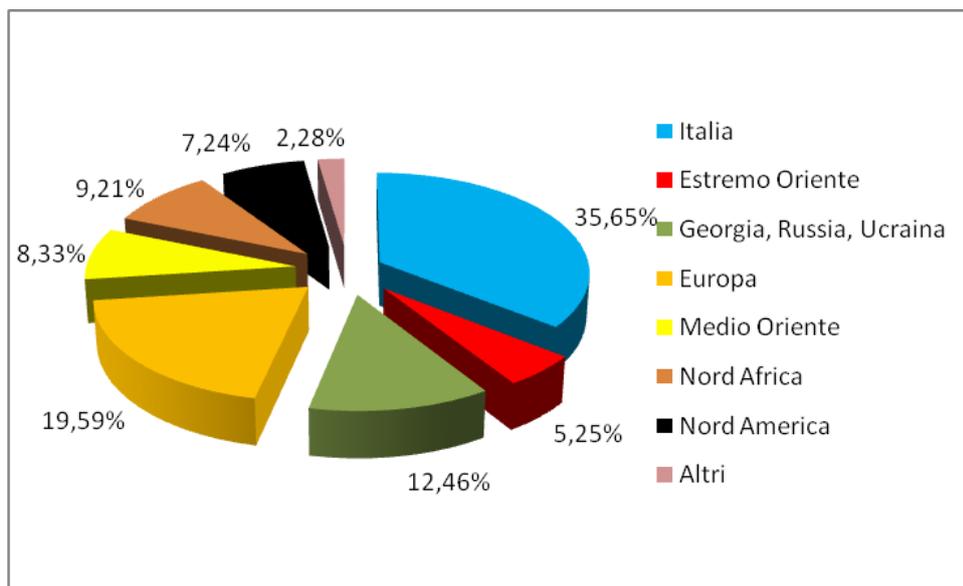
Fonte: Autorità Portuale di Genova

Nel corso dell'anno passato si è registrata una pesante contrazione degli scambi con il Nord Africa, dovuta soprattutto all'instabilità della regione, e con il Medio Oriente. Inoltre altri cali, dai volumi più contenuti, si sono registrati con tutte le regioni al di là dell'Atlantico, dal Nord al centro ed al Sud America. A parziale compensazione di questi decrementi si segnalano dei forti aumenti delle importazioni provenienti dai paesi del West Africa e di Russia Georgia ed Ucraina.

Con riferimento ai principali mercati di scambio dei soli prodotti petroliferi raffinati, la quota maggiore è detenuta dall'Italia (circa 35%), seguita dall'Europa che

assorbe ad oggi più del 19% dei volumi del porto di Genova. Questo dato, che pare contrastare con la scarsa disponibilità di materie prime energetiche sul suolo europeo, è giustificato dal grande flusso di merce sbarcata che ha origine dalle raffinerie italiane, soprattutto del Sud Italia, e che impatta per quasi il 23% del totale, oltre al fatto che sia l'Italia sia l'Europa sono anche mercati di sbocco per i prodotti raffinati che vengono imbarcati nel Porto di Genova.

Origini e destinazioni prodotti raffinati porto di Genova, anno 2011



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Un ulteriore 12% viene importato dall'area russa, georgiana ed ucraina ed è composto per circa due terzi da derivati del petrolio raffinati e, per la parte restante, da idrocarburi gassosi compressi o liquefatti. Il Nord Africa continua a rimanere prevalentemente un mercato di approvvigionamento per gli operatori del porto di Genova, mentre il Medio Oriente insieme a Nord e Centro America, costituiscono ancora mercati di esportazione. Queste tendenze riflettono fedelmente quello che è il livello di sviluppo e di domanda di prodotti energetici dei paesi precedentemente citati.

Per quanto riguarda il prossimo triennio, si sono ridimensionate le previsioni di sviluppo dei traffici di oli vegetali per la produzione di biodiesel a causa della citata tendenza di importare direttamente il biodiesel miscelato anziché l'olio di base.

Circa gli oli vegetali ad uso alimentare gli operatori stimano una crescita a un tasso medio annuo composto che si aggira sul 5%.

Per quanto riguarda i prodotti petroliferi e chimici è previsto un sostanziale mantenimento dei volumi, tenuto conto del progressivo aumento dei prodotti raffinati a fronte di una riduzione del greggio.

Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse liquide 2013-2015 (tons)

	2013	2014	2015
Greggio	11.300.000	11.300.000	11.300.000
Raffinati	4.500.000	4.500.000	4.500.000
Liquide alimentari	373.000	394.000	414.000
Biodiesel (oli vegetali per biodiesel)	477.000	496.000	516.000
Chimici	460.000	460.000	460.000

Fonte: elaborazioni uffici APG sulla base dei dati forniti dagli operatori portuali

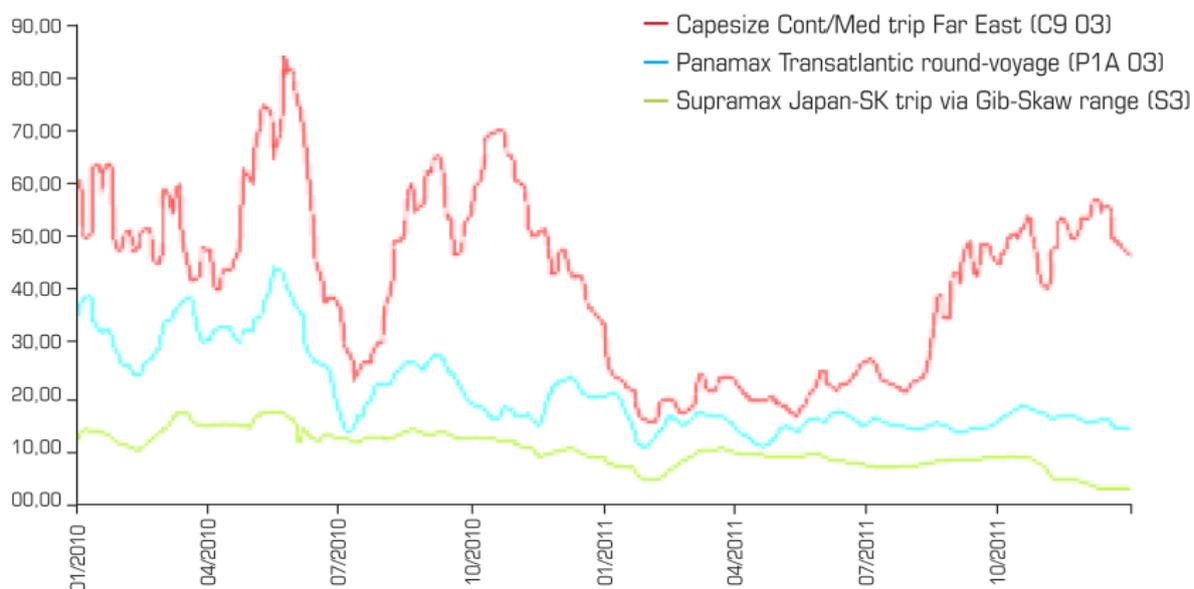
1.2.4 I traffici di rinfuse solide

A inizio 2011 la situazione del mercato del trasporto delle rinfuse solide non era particolarmente rosea. Il calo della domanda è stato pesantemente influenzato, oltre che dal rallentamento dell'economia mondiale, da eventi straordinari quali lo Tsunami che ha gravemente danneggiato il tessuto industriale del Giappone. Inoltre, condizioni meteo particolarmente sfavorevoli hanno condizionato i traffici tra Australia e Cina, una delle rotte con i maggiori volumi di traffico. I noli bassi quasi non permettevano di mantenere l'operatività ordinaria senza generare perdite e molti armatori rifiutavano carichi finì a quando il livello dei noli non fosse risalito fino a livelli accettabili.

L'aumento del prezzo del bunker ha reso ancora più difficile effettuare traffici redditizi e il perdurare di queste condizioni ha minato la stabilità di diversi operatori e, di conseguenza, del mercato stesso.

L'ingresso sul mercato di nuove navi ha anche aumentato l'offerta di stiva a disposizione rischiando di deprimere ancora di più il mercato dei noli.

Andamento dei noli time charter nel settore bulk carrier (2010-2011)

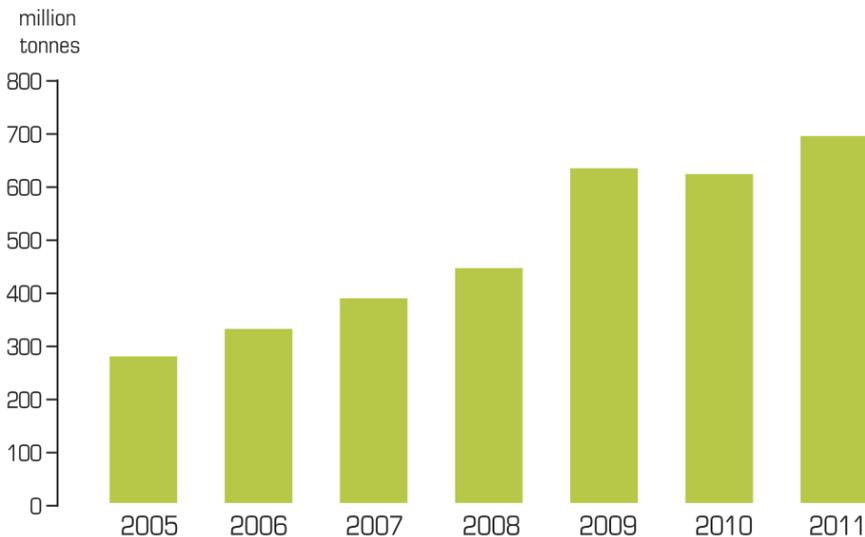


Fonte: Barry Rogliano Salles.

Tuttavia, a partire dall'estate, una serie di coincidenze positive, prime fra tutte un'accelerazione del processo di dismissione di vecchie navi, la ripresa della domanda di carbone e iron ore e l'utilizzo di espedienti quali lo slow steaming per la riduzione dei costi ha permesso una ripresa del mercato che ha raggiunto livelli di nuovo redditizi per gli armatori e addirittura, su alcune rotte, livelli che non si riscontravano da diversi anni.

La ripresa della domanda di merci da parte della Cina continua ad essere lo stimolo principale per il mercato, ma anche le spedizioni dalla costa est del Canada hanno ripreso a grandi ritmi, con l'obiettivo di movimentare più merce il possibile prima della stagione invernale. Anche i traffici tra Brasile e Cina e quelli con l'Australia come origine hanno goduto di una buona ripresa, probabilmente a causa della volontà degli operatori di sfruttare il più possibile il momento positivo, poiché si prevede che dopo Natale i traffici e i noli riprenderanno a calare.

Andamento importazioni cinesi di Iron Ore



Fonte: Barry Rogliano Salles.

In generale il mercato è sensibilmente influenzato dalla volatilità dei prezzi delle materie prime e gli operatori sono costretti ad adottare un approccio più industriale all'operatività con un'ottica di lungo termine per non subire le oscillazioni dei noli. Per questa ragione, sempre più armatori cercano di sottoscrivere contratti di noleggio a lungo termine quando le condizioni sono più favorevoli.

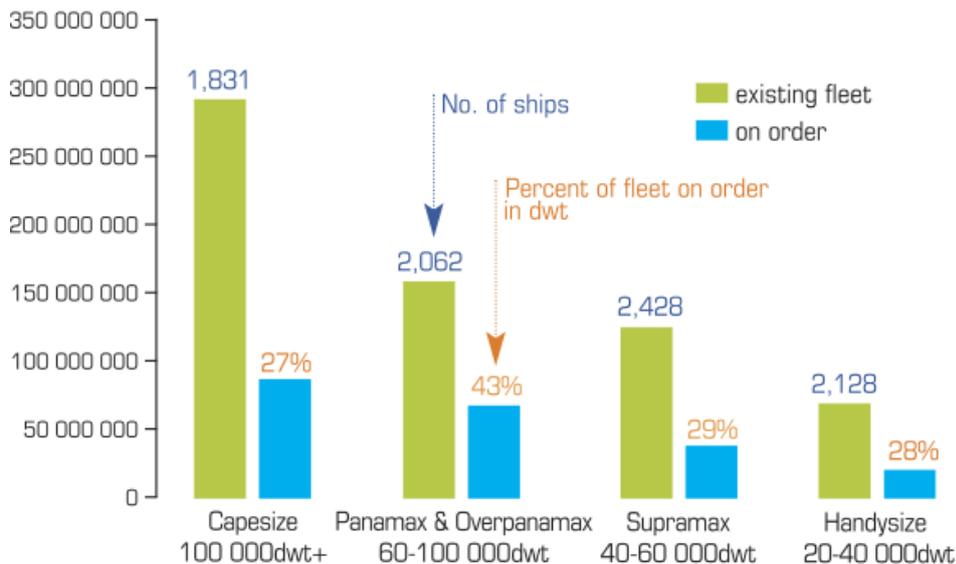
Per quello che riguarda l'immissione sul mercato di nuove navi, sono state consegnate 17 nuove navi Capesize solamente ad Aprile 2011 e a Gennaio 2012

risultano in costruzione nei diversi cantieri un numero di Capesize pari al 27% della flotta mondiale attualmente in attività.

La situazione del comparto Panamax è ancora più critica se si considera che, in un mercato dei noli già depresso, nei prossimi anni si assisterà all'ingresso di un'offerta di stiva aggiuntiva superiore del 40% rispetto all'attuale. Durante il 2011 sono state consegnate più di 280 navi Panamax di stazza compresa tra le 60 mila e le 80 mila dwt e, in aggiunta, altre 175 portarinfuse con stazza compresa tra le 80 mila e le 120 mila dwt.

Si evidenzia inoltre che per il 2012 è prevista la consegna di altre 450 navi Panamax di stazza compresa tra le 60 mila e le 80 mila dwt e ulteriori 120 portarinfuse con stazza compresa tra le 80 mila e le 120 mila dwt.

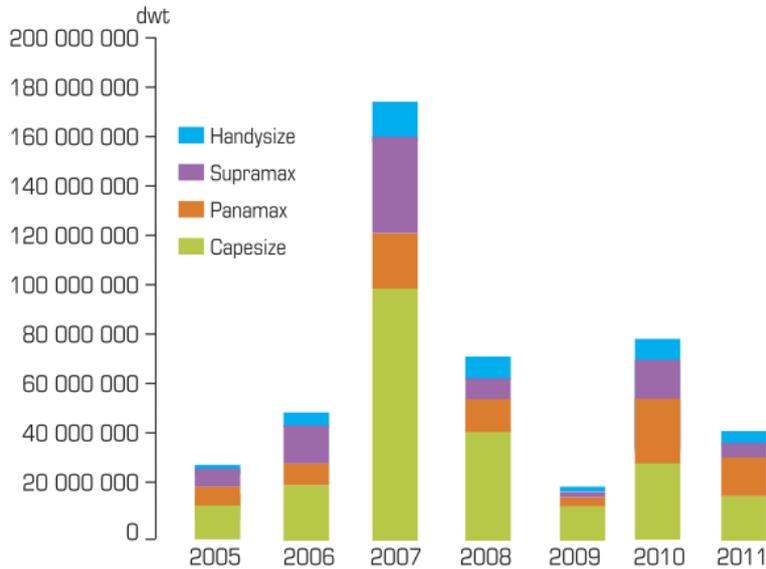
Flotta rinfuse secche e orderbook a gennaio 2012



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Gli operatori cercano ad oggi di "sopravvivere" anche perché le previsioni del mercato di trasporto delle rinfuse solide via mare, fortemente connesso alle dinamiche dell'industria a livello globale, segnalano una ripresa.

Nuovi ordini per le navi rinfusiere, 2005- 2011



Fonte: Barry Rogliano Salles.

In particolare la richiesta di carbone da parte dei paesi in via di sviluppo sarà in costante crescita ed è previsto un trend positivo anche per la domanda di grano e cereali, soprattutto per soddisfare le esigenze alimentari dei paesi con una più alta crescita demografica.

Per quanto riguarda l'industria delle costruzioni in ambito europeo, sulla base delle ultime pubblicazioni dell'AITEC (Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento) si rileva come il settore sia sostanzialmente in linea con i risultati ottenuti nell'anno precedente.

Si può notare come l'andamento sui singoli mercati nazionali sia strettamente collegato alla situazione economica dei paesi stessi che influisce naturalmente sugli investimenti che è possibile riversare sulla realizzazione di grandi opere, infrastrutturali e non. In linea con questa analisi si può notare come, tra le principali economie europee, i livelli di investimenti in grandi opere e di produzione del cemento siano calati in Italia e Spagna, a fronte di un aumento degli stessi in Germania e Francia. Queste tendenze opposte hanno portato ad una crescita contenuta dell'agglomerato europeo, attestandosi sui 200 milioni rispetto ai 197 dell'anno precedente.

Ripartizione geografica della produzione europea di cemento, 2010-2011

	000 tonnellate / 000 tonnes		
	Produzione / Production		Variazioni% / Change %
	2011	2010	2011 / 2010
Italia / Italy	33.120	34.408	-3,7
Germania / Germany	34.220	30.150	13,5
Spagna / Spain	19.851	24.507	-19,0
Francia / France	21.269	19.785	7,5
Benelux / Benelux	8.529	7.827	9,0
Regno Unito / United Kingdom	10.758	10.840	-0,8
Austria / Austria	4.085	4.300	-5,0
Altri UE / Others EU	69.089	65.259	5,9
Totale paesi UE 27 / Total EU 27 countries	200.920	197.076	2,0
Turchia / Turkey	63.405	62.737	1,1
Svizzera / Switzerland	4.085	4.300	-5,0
Totale Paesi Cembureau / Total Cembureau countries	271.076	267.245	1,4

Fonte: Relazione Annuale AITEC - Cembureau

In Italia si è registrato un andamento in linea con quello del 2010 e ancora si risente dell'effetto della crisi con un calo della produzione di cemento del 3,7%. L'Italia rimane comunque il secondo produttore dell'area UE 27, dopo esser stata sostituita nella prima posizione dalla Germania nel 2011.

Le prime regioni produttrici di cemento in Italia si confermano la Lombardia e il Veneto, seguite da Sicilia, Emilia Romagna, Piemonte, Puglia, Umbria e Lazio. Il Nord Italia, nel suo complesso, produce circa la metà della produzione nazionale.

I cali registrati nella produzione si sono riflessi anche sui volumi di interscambio con l'estero, come evidenziato nella tabella che segue.

Esportazioni e importazioni nazionali di cemento e clinker (2001-2011)

000 tonnellate / 000 tonnes

	Esportazioni / Exports				Importazioni / Imports			
	Cemento Cement	Clinker Clinker	Totale Total	% di produzione esportata % of exported production	Cemento Cement	Clinker Clinker	Totale Total	% di produzione importata % of imported production
2001	2.477	100	2.577	6,5	2.219	1001	3.220	8,1
2002	2.274	83	2.357	5,7	2.101	1777	3.878	9,4
2003	2.178	55	2.233	5,1	2.202	2323	4.525	10,4
2004	1.999	7	2.006	4,6	2.276	2.720	4.996	10,8
2005	2.426	7	2.433	5,2	2.167	2.829	4.996	10,8
2006	2.637	61	2.698	5,6	1.749	2.872	4.621	9,7
2007	2.640	143	2.783	5,9	1.449	2.827	4.276	9,0
2008	2.536	38	2.574	6,0	1.259	2.096	3.355	7,8
2009	1.950	5	1.955	5,4	1.742	1.495	3.237	8,9
2010	2.102	53	2.155	6,3	1.438	798	2.236	6,5
2011	1.585	45	1.630	4,9	1.244	844	2.088	6,3

Fonte: Relazione Annuale AITEC, 2010

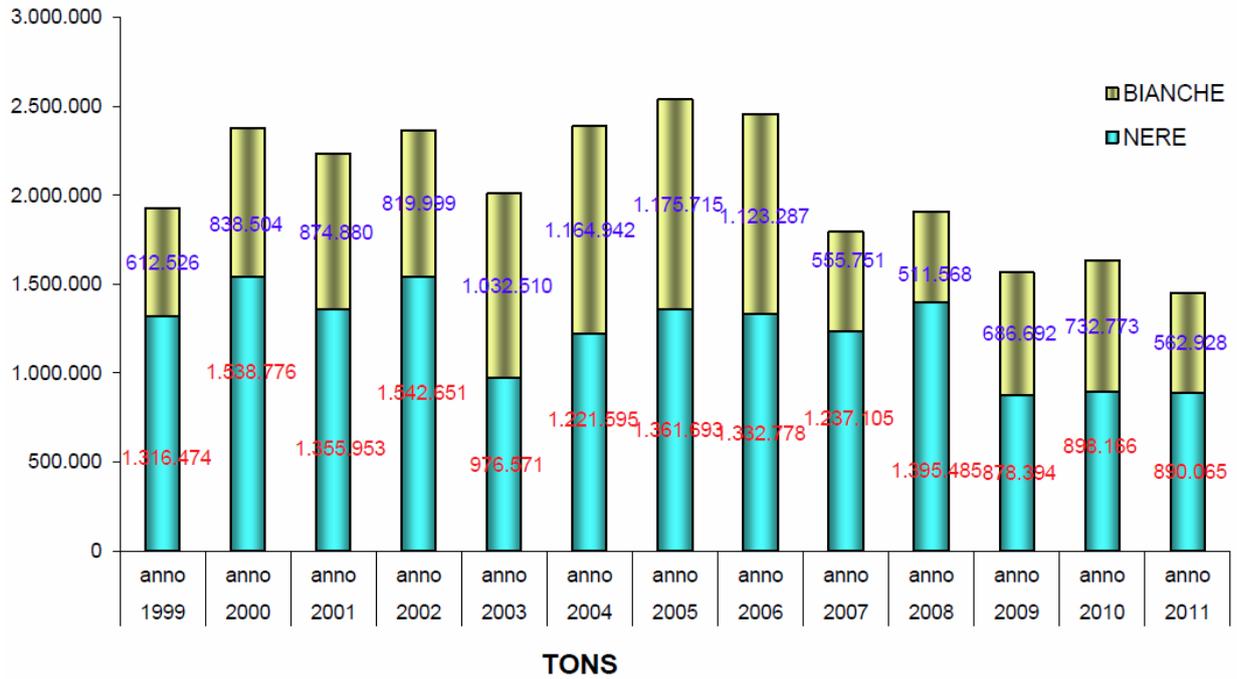
Porto di Genova

Tenuto conto dell'andamento globale del settore delle rinfuse solide sopra sintetizzato in alcuni dei suoi aspetti più rilevanti, si procede di seguito all'analisi dei relativi traffici nel porto di Genova che presentano una forte diversificazione connessa alla natura "commerciale" della realtà genovese e distinguono l'impianto genovese da altre realtà del settore prevalentemente dedicate ad una funzione "industriale" (mercato *captive*).

Il grafico che segue rappresenta la componente commerciale delle rinfuse solide nel suo andamento storico.

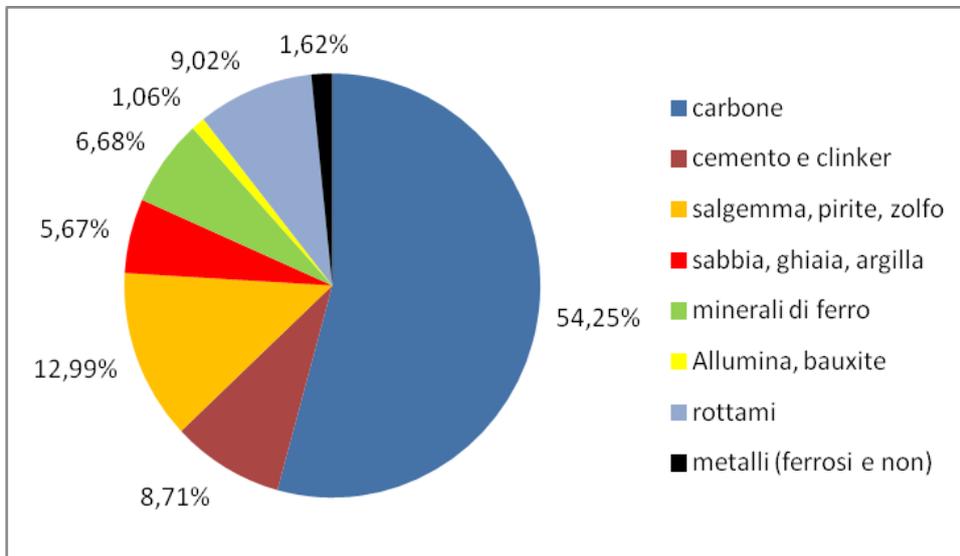
In particolare, si registra il calo costante di carbone (che rimane comunque la merceologia di gran lunga più rappresentata), clinker, minerali di ferro, rottami e metalli non ferrosi. In controtendenza si ha una crescita sostenuta di salgemma, pirite, zolfo, sabbia, ghiaia, argilla.

Movimentazione delle rinfuse solide nel porto di Genova (1997-2011)



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Segmentazione del traffico di rinfuse solide (2011)



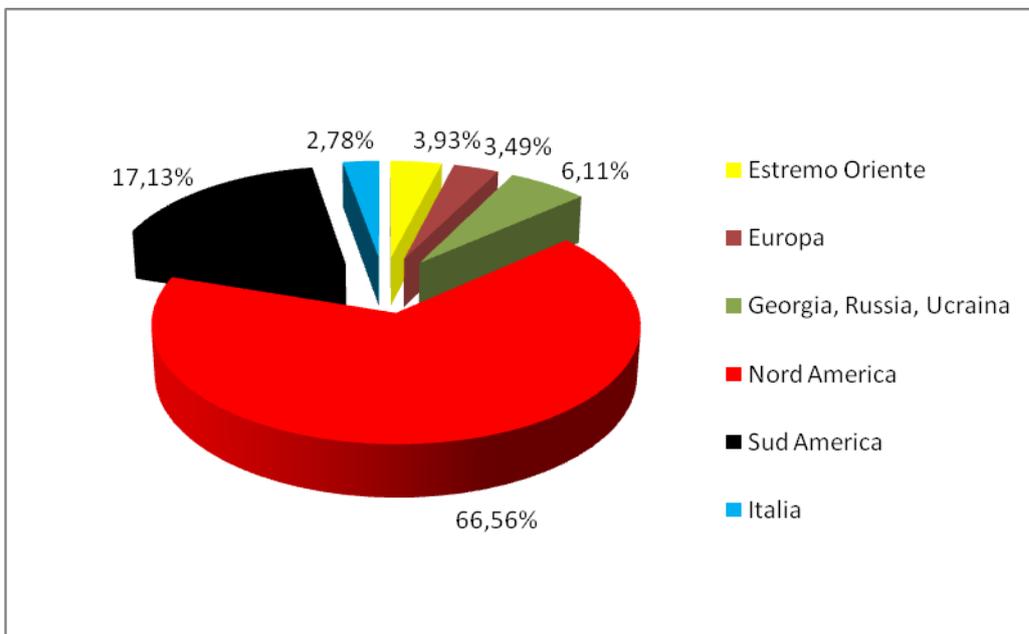
Fonte: Autorità Portuale

La crisi del settore sembra perdurare anche nel 2012, anno per il quale, a fine settembre, si registra ancora una marcata flessione delle movimentazioni.

Analizzando i flussi delle rinfuse solide movimentate dal porto di Genova si può evincere come, relativamente a queste merci, ci sia un profondo sbilanciamento tra import ed export a favore del primo che comprende la quasi totalità delle merci.

La principale merceologia sbarcata nel porto di Genova è il carbone che, con la progressiva riduzione dell'operatività della centrale ENEL, ha subito un notevole calo negli ultimi anni. Dal punto di vista dell'origine, più di due terzi del carbone sbarcato a Genova nel 2011 proveniva dal Nord America, a cui va aggiunto un ulteriore 17% proveniente dal Sud America e che fa del continente americano il principale fornitore per gli operatori del porto.

Origini e destinazioni dei traffici di carbone del porto di Genova, anno 2011



Fonte: Autorità Portuale

Un altro gruppo di merci di notevole importanza per il porto, e che incide per più del 12%, è quello di sale, piriti e zolfo che come provenienza ha quasi esclusivamente il Nord Africa e l'Italia e, specialmente, le saline del Sud Italia.

Come le merci precedenti, anche cemento e calci sono divise equamente tra quelle provenienti dagli altri paesi UE e quelli proveniente dal Medio Oriente. Queste merceologie incidono per più dell'8% sulle movimentazioni di rinfuse solide del porto di Genova.

Per quanto concerne le previsioni di sviluppo del comparto, è opportuno tenere conto del fatto che negli ultimi anni sono emerse per il terminal specializzato di riferimento alcune criticità sotto il profilo ambientale che non hanno certo contribuito a un miglior andamento dei traffici, considerata anche la congiuntura internazionale negativa.

A seguito di tali criticità e dell'apertura di procedimenti di verifica della situazione del terminal da parte dell'Autorità Portuale si è verificato un cambio nella proprietà della società in oggetto.

Sulla base della documentazione ad oggi disponibile si può stimare per il prossimo triennio un andamento dei traffici che si aggira intorno a 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide.

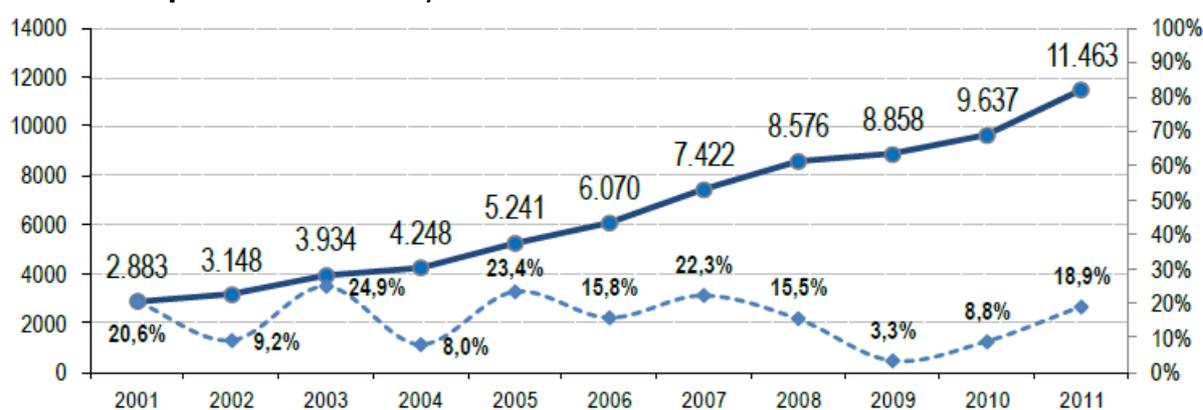
1.2.5 La movimentazione passeggeri

Il settore del traffico crocieristico nell'anno 2011 è lievemente cresciuto su scala mondiale, registrando un incremento del 10% nel mercato Europeo, dato molto positivo se comparato all'andamento mondiale ed in particolare alla crescita meno sostenuta riportata dagli Stati Uniti, 5%. Si conferma perciò la tendenza alla crescita del settore su scala europea, che ha contraddistinto il mercato crocieristico europeo negli ultimi 10 anni.

Se ci si focalizza sul Mediterraneo è interessante notare che dal 2001 al 2011 questa è stata l'area geografica con la maggiore crescita in termini di capacità schierata di posti letto per aree di destinazione, passando dal 13% al 20% nell'ultimo anno. Tale variazione è andata soprattutto a discapito della quota detenuta dall'area dei Caraibi, che comunque detiene la maggior parte del mercato con una percentuale del 33%.

La ricaduta del fenomeno sul territorio italiano è stata molto positiva, in quanto la variazione del movimento passeggeri (imbarchi, sbarchi, transiti) dal 2010 al 2011 per la totalità dei porti italiani è stata del 19%, rappresentata da più di 11 Milioni di passeggeri.

Andamento complessivo movimento crocieristi e tasso di crescita sull'anno precedente in Italia nel periodo 2001-2011, valori in milioni



Fonte: Risposte Turismo, 2012

Osservando i dati più nello specifico, si può notare dalla tabella seguente quale sia stata la performance dei principali scali passeggeri italiani nel 2011, in relazione

alle crociere. Al primo posto si trova il porto laziale di Civitavecchia, cresciuto soprattutto negli ultimi anni, a seguire gli scali di Venezia e Napoli.

Il porto di Genova si colloca in sesta posizione, vicino agli scali di Livorno e Savona.

I porti italiani con più di 10000 passeggeri movimentati nel 2011

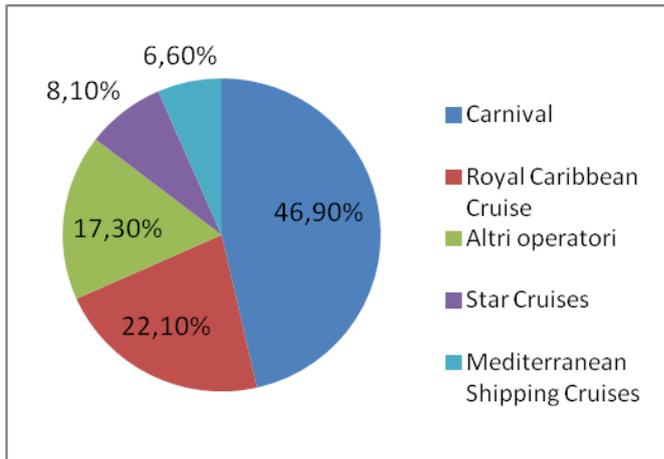
	Porto	Imbarchi-sbarchi	Transiti	Totale
1	Civitavecchia	972.893	1.604.588	2.577.481
2	Venezia	1.448.622	337.794	1.786.416
3	Napoli	160.209	1.137.023	1.297.232
4	Livorno	42.275	940.653	982.928
5	Savona	719.219	229.240	948.459
6	Genova	562.492	236.029	798.521
7	Bari	166.690	420.158	586.848
8	Palermo	59.013	508.036	567.049
9	Messina	38.579	462.057	500.636
10	Catania	43.741	192.161	235.902
11	Cagliari	706	231.594	232.300
12	Ravenna	48.336	108.031	156.367
13	Ancona	42.029	102.692	144.721
14	Olbia	0	141.632	141.632
15	Salerno	11.594	87.680	99.274
16	La Spezia	0	90.408	90.408
17	Trapani	0	62.867	62.867
18	Sorrento	0	58.240	58.240
19	Portofino	0	42.082	42.082
20	Giardini Naxos	49	30.467	30.516
21	Trieste	18.877	9.374	28.251
22	Amalfi	0	23.195	23.195
23	Portoferraio	11	19.262	19.273
24	Capri	0	18.314	18.314
25	Alghero	0	18.100	18.100
26	Siracusa	58	10.493	10.551

Fonte: Risposte Turismo, 2012

Se si guarda all'offerta globale di servizi crocieristici, le informazioni sugli operatori del settore mostrano un mercato piuttosto concentrato dove la maggior quota di mercato è detenuta da pochi soggetti. Il gruppo Carnival ha dominato nel 2011 il settore con 101 navi dispiegate su scala mondiale; le 4 compagnie leader nel settore: Carnival, Royal Caribbean Cruises Ltd, Norwegian Cruise Line ed MSC detengono nel complesso l'87% della quote del mercato mondiale.

L'analisi della flotta esistente e la sua evoluzione negli anni portano a trarre alcune conclusioni su come sia cambiato nel corso degli anni il settore delle crociere.

Principali compagnie crocieristiche nel 2011(% di cuccette)

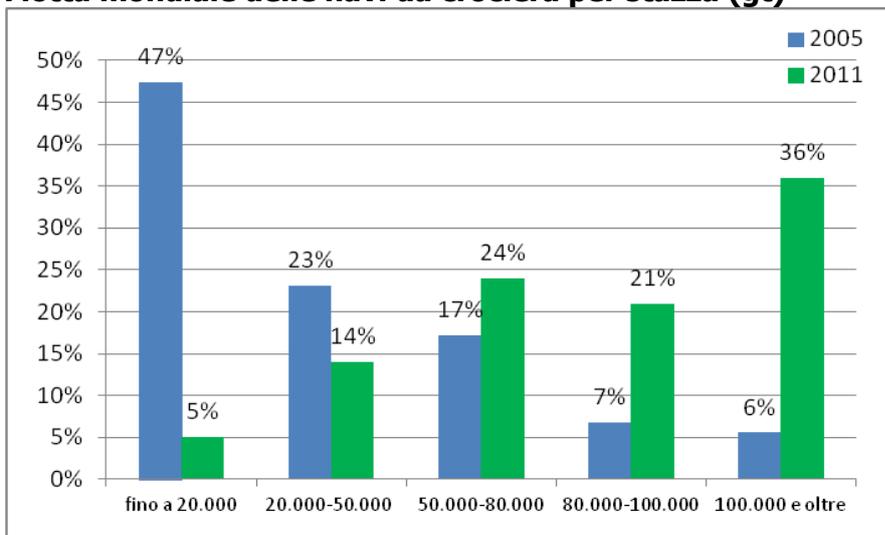


Fonte: Barry Rogliano Salles, 2012

Solo negli ultimi 6 anni la composizione della flotta è stata modificata radicalmente. Mentre nel 2005, la quasi totalità delle navi in uso aveva una stazza fino alle 20.000 e solo il 6% oltre le 100.000 tonnellate, nel 2011 la situazione era quasi completamente rovesciata: il 36% della flotta mondiale ha dimensioni superiori alle 100.000 tonnellate e solo il 5% fino a 20.000 tonnellate.

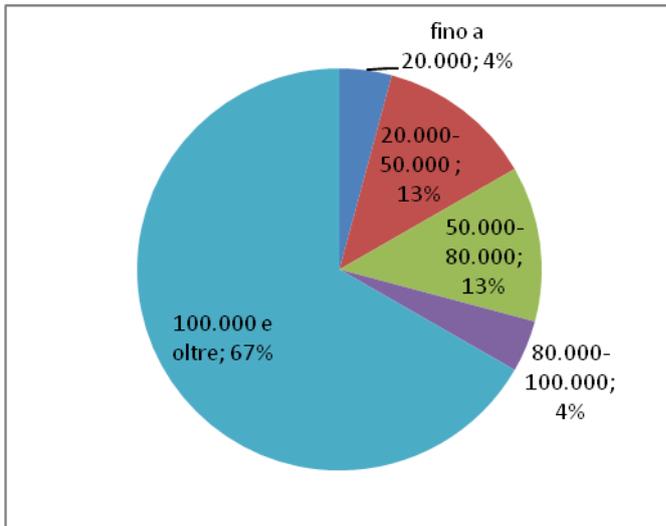
Queste indicazioni rispecchiano una continua tendenza alla crescita dimensionale delle navi da crociera, che per altro è ancor più confermata dai dati sugli ordini futuri. Il 67% delle navi in ordine hanno dimensioni superiori alle 100.000 tonnellate, come evidenziato nel grafico riportato di seguito.

Flotta mondiale delle navi da crociera per stazza (gt)



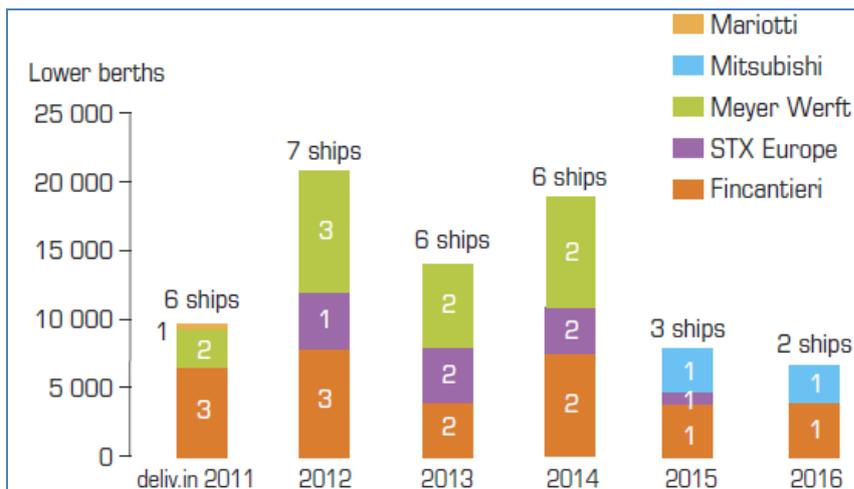
Fonte: ns. Elaborazioni su dati ISL, 2012

Orderbook per dimensione delle navi



Fonte: Barry Rogliano Salles, 2012

Navi da crociera consegnate nel 2011 e nuovi ordini



Fonte: Barry Rogliano Salles, 2012

Il dato sulle costruzioni di navi per il 2011 e le consegne future, evidenzia per ogni anno il numero di navi che verranno consegnate, individuando il 2012 come anno migliore; tra il 2013 ed il 2014 i cantieri Meyer Werft, STX Europe e Fincantieri si spartiranno equamente la costruzione 12 nuove navi da crociera.

Passando ora ad analizzare il caso specifico di Genova, se il 2009 ed il 2010 avevano registrato un andamento molto positivo, a seguito delle ripercussioni della crisi economica e soprattutto dell'aumento del costo dei carburanti, il 2011 è stato

contraddistinto da una contrazione del numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati nel porto.

Il confronto tra i primi nove mesi del 2012 e quelli del 2011 conferma una riduzione complessiva dei passeggeri, con una differenziazione tra passeggeri che hanno utilizzato Genova come "home port" e quelli che sono solo transitati da Genova. Nel primo caso la differenza tra settembre 2012 e 2011 è negativa, con una diminuzione di partenze/arrivi del 9,2%, mentre risulta essere positivo il saldo dei passeggeri transitati dal porto, con una crescita del 5,4%.

Andamento del traffico crocieristico nel porto di Genova, migliaia (2006-2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	sett-11	sett-12
Pax crociere	473,3	520,2	547,9	671,5	860,3	798,5	613	587
Var. %	19,60%	9,90%	5,30%	22,60%	28,10%	-7,18%		-4,24%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2012

Il settore del traffico passeggeri traghetti risulta, per sua natura, molto connesso all'ambito locale ed alle sue caratteristiche geografiche di prossimità con le isole. Proprio a causa di questa specificità connessa al territorio, risulta particolarmente interessante focalizzarsi sugli andamenti del porto stesso.

A partire dal 2010 viene rilevata una riduzione dei passeggeri, accentuatasi nel 2011, con un calo di passeggeri del 15% rispetto all'anno precedente. Tale marcata flessione è principalmente ascrivibile ai forti rincari di tariffe sulle principali rotte dei traghetti, in particolar modo con la Sardegna e la Corsica. Anche le ultime indicazioni dei primi nove mesi del 2012 confermano l'andamento degli ultimi 2 anni.

Andamento del traffico passeggeri da funzione traghetto, migliaia (2006-2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	sett-11	sett-12
Pax traghetti	2.638	2.703	2.715	2.815	2.722	2.315	2.046	1.727
Var. %	-0,10%	2,50%	0,40%	3,70%	-2,80%	-14,95%		-15,6%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2012

Per quanto riguarda il prossimo triennio, la Stazioni Marittime S.p.a. prevede che al 2015 si raggiunga una movimentazione di 1,1 milioni di crocieristi, tenuto conto della concentrazione degli arrivi delle navi nel fine settimana e del limite massimo

di accosto conseguentemente disponibile, e che i passeggeri dei traghetti si attestino su 1,85 milioni, in considerazione della tendenza negativa dell'ultimo biennio dovuta al caro-carburante.

2. Le linee strategiche per il triennio

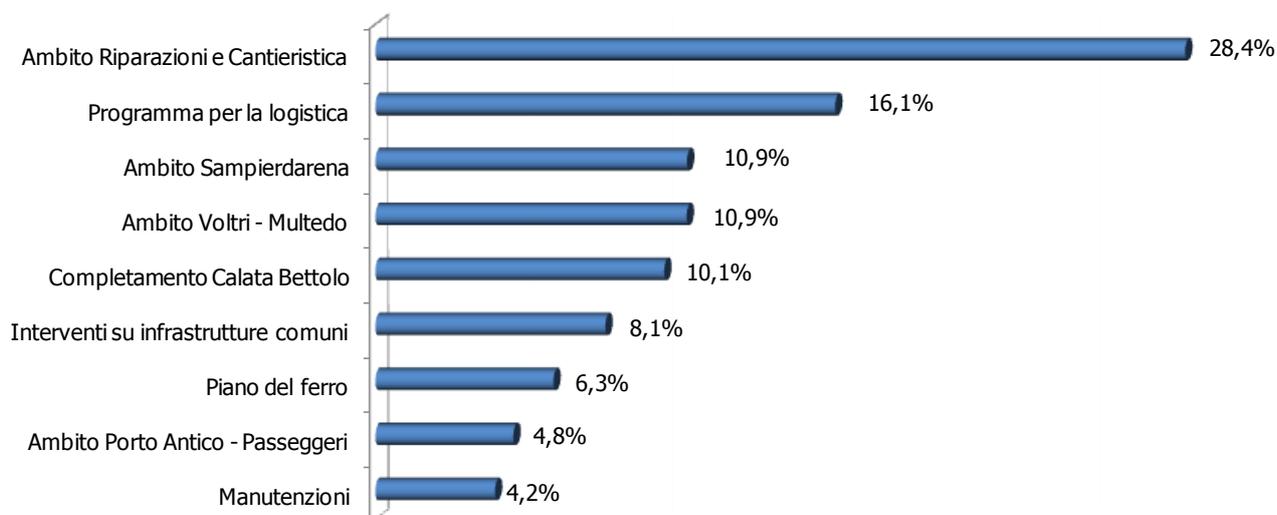
2.1 La programmazione delle opere portuali

2.1.1 Introduzione

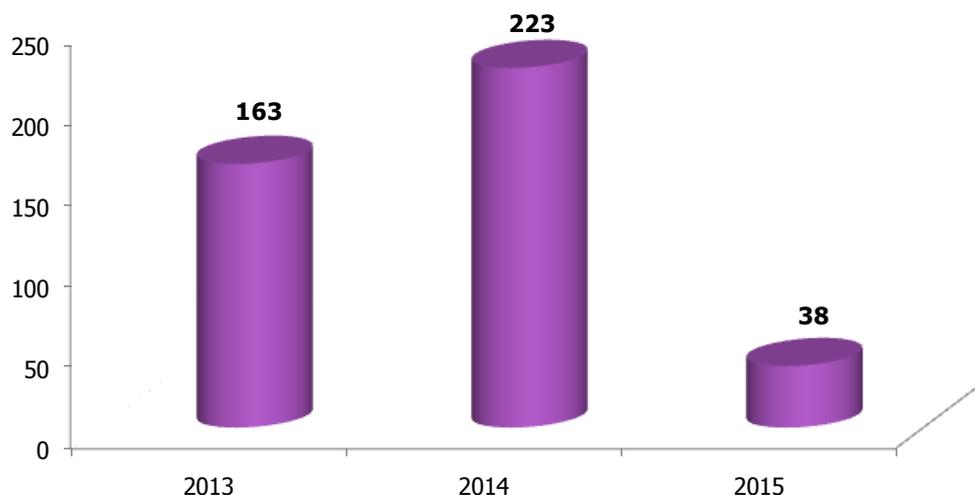
Il triennio 2013-2015 rappresenta la fase di transizione verso il nuovo Piano Regolatore Portuale e come tale si pone alcuni obiettivi strategici di medio termine che possono sinteticamente essere riassunti come segue:

- il completamento dei principali interventi di sviluppo dell'offerta contenuti nel piano regolatore portuale vigente: ambito Bettolo e Ronco-Canepa;
- la realizzazione dei progetti atti a garantire l'accessibilità stradale e ferroviaria dell'area portuale e la relativa integrazione rispetto al sistema logistico e infrastrutturale di collegamento : viadotto di Voltri, piano del ferro e programma della logistica;
- lo sviluppo del comparto industriale della costruzione e riparazione navale - nuova calata ambito Sestri e potenziamento dei bacini di carenaggio. Con particolare riferimento al secondo intervento si prevede che la realizzazione dello stesso venga supportata dall'intervento del capitale privato che andrà ad integrare quanto già inserito nel 2014 per interventi propedeutici alle opere principali (circa 43,7 milioni di euro).

Tra il 2013 e il 2015 sono stati complessivamente previsti interventi per circa 425 milioni di euro ripartiti tra le macro categorie di cui alla figura seguente:



Ripartizione delle risorse sul triennio



In particolare, rispetto al complesso di risorse da attivare per la copertura del programma triennale, occorre sottolineare come una parte significativa di progetti (meglio descritti nei paragrafi successivi) siano stati posticipati ovvero inseriti nell'esercizio 2014 in attesa che si concretizzino definitivamente nuove entrate in capo all'ente portuale e derivanti:

- dall'adeguamento graduale delle aliquote relative alla tassa portuale, disposta dal decreto n. D.P.R. 107/2009 e più volte posticipato, il quale determinerebbe un gettito potenziale (a regime) pari a circa 19 milioni di euro/anno;
- alla devoluzione dell'1% dell'IVA sulle importazioni secondo quanto stabilito dalla legge 134 del 7 agosto 2012 che oggi, pur nel limite dei 70 milioni di euro annui erogabili a livello nazionale, genererebbe un incremento di entrata in capo ad Autorità Portuale stimabile in circa 5,8 annui;
- dagli incrementi dei canoni derivanti dalla valorizzazione degli interventi pubblici effettuati sui beni concessi;
- da eventuali proventi straordinari connessi alla dismissione delle partecipazioni dell'Ente nelle società di sistema.

Nelle more di quanto evidenziato, le risorse finanziarie a valere sulle entrate dell'Ente da dedicare alla stipula di nuovi mutui pluriennali hanno infatti ormai raggiunto un limite che non permette l'immediata copertura (nel 2013) di interventi strategici per il porto di Genova.

Queste ultime considerazioni sottolineano l'estrema urgenza di garantire, a partire dai primi mesi del prossimo esercizio, le maggiori entrate indicate nei punti precedenti quale condizione imprescindibile per procedere, nel medio termine, all'avvio delle opere e degli interventi programmati.

Nelle pagine che seguono verrà descritta:

- la riprogrammazione delle opere per l'anno in corso e connessa, come più volte rappresentato, all'effettiva identificazione dell'impresa appaltatrice entro il 31 dicembre dell'esercizio;
- la programmazione per il triennio 2013-2015 e la relativa articolazione degli interventi.

2.1.2 La riprogrammazione per l'anno in corso

Come accennato in premessa, in relazione all'esigenza di inserire nell'elenco annuale delle opere gli interventi per i quali verrà individuata l'impresa appaltatrice entro l'anno in corso, nella successiva tabella viene proposto l'elenco di interventi consolidatisi nell'anno 2012.

Rispetto a quanto riprogrammato in esito all'approvazione delle prime note di variazione al bilancio di previsione 2012 (marzo) che avevano rideterminato il quadro degli interventi per circa 200 milioni di euro, sono stati posticipati al prossimo triennio opere per circa 108 milioni di euro delle quali, tuttavia, oltre 110 milioni sono rappresentati dai due progetti di formazione della nuova calata ad uso cantieristico (75 milioni di euro) e del viadotto di Voltri (35 milioni di euro).

Riprogrammazione delle opere per l'anno 2012

Interventi	2012(€)
Programma Manutenzioni	3.704.749,60
<i>Strade e fabbricati</i>	1.550.000,00
<i>Opere marittime</i>	1.300.000,00
<i>Impianti</i>	854.749,60
Riqualificazione fabbricati in concessione al gestore del servizio di manovra ferroviaria	1.300.000,00
Ripristino mantellata esterna Diga Foranea e Molo Duca di Galliera	600.000,00
Messa in sicurezza delle infrastrutture comuni del Porto di Genova	853.880,66
Ambito Calata Bettolo	
Applicazione tecniche di brillamento per escavo fondali del bacino di evoluzione Calata Gadda	17.888.247,11
Consolidamento levante/ponente testata Canzio	5.111.752,89
Ampliamento Terminal Contenitori Calata Bettolo*	13.685.051,80
Integrazione del quadro economico – progetto Calata Bettolo	5.573.138,11
Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici in ambito Calata Bettolo	1.200.000,00
Costruzione di rete nera allacci area portuale	300.000,00
Interventi di messa in sicurezza dei moduli distanziatori ubicati sul paramento interno diga foranea	130.000,00
Ambito Riparazioni navali	
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite il collegamento alla rete di terra – 1° fase*	933.855,33
Variante all'affidamento complementare del nuovo capannone modulare delle aree di levante	1.500.000,00
Intervento per la messa in sicurezza dei cunicoli del bacino 4	
Ambito Sampierdarena	
Fornitura e posa in opera di un prefabbricato ad uso uffici presso Calata Massaua	161.374,35
Ampliamento terminal contenitori ponti Ronco-Canepa*	4.085.536,97
Realizzazione rete smaltimento acque meteoriche presso calata Derna	950.000,00
Adeguamento infrastrutturale delle pavimentazioni Ponte Somalia –	300.000,00

rideterminazione quadro economico

Adeguamento infrastrutturale pavimentazioni ponte Libia Levante (variante) 150.000,00

Ambito Porto Antico – Passeggeri

Variante Ponte dei Mille* 636.366,84

Posa in opera prefabbricati presso Ponte Parodi 627.274,86

Integrazione del quadro economico – Ristrutturazione della viabilità e della sosta del settore crociere 104.572,22

Integrazione del quadro economico – Banchinamento Ponte Parodi 100.000,00

Ambito Voltri – Multedo – Sestri

Lavori di demolizione di fabbricati siti nella passeggiata a mare di Voltri 210.000,00

Somme urgenze 1.093.781,74

TOTALE **61.199.582,48**

(*) Somme imputate a titolo di "premio di accelerazione"

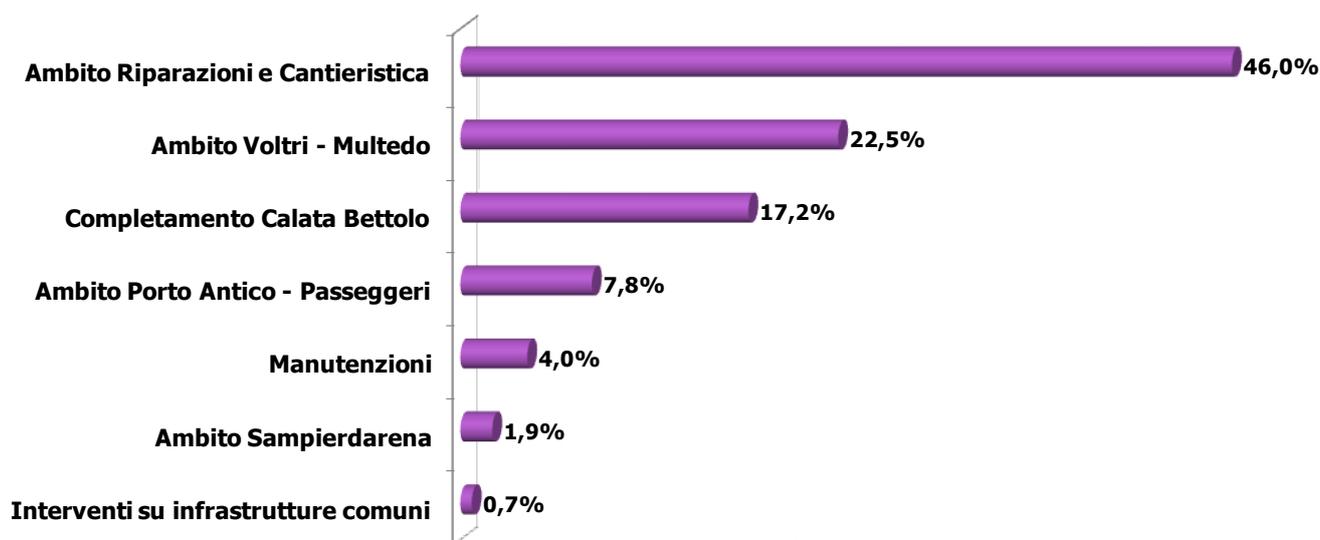
2.1.3 La programmazione per il triennio 2013-2015

Con riferimento alla programmazione 2013-2015, prima di procedere ad una sintetica descrizione dell'articolazione degli interventi sul triennio, occorre sottolineare come le risorse complessivamente attivabili per il 2013 siano oggi stimabili in 163 milioni di euro dei quali

- il 95% è rappresentato dalle risorse stanziare dallo Stato (dedicati alla Formazione della nuova calata Sestri Fincantieri), dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A. (Viadotto di Voltri), da mutui già attivati con risorse proprie di Autorità Portuale con la Cassa Depositi e Prestiti e con la Banca Europea degli Investimenti (interventi sull'ambito Calata Bettolo);
- il restante 5% circa costituisce la residuale capacità di autofinanziamento dell'Ente a valere sul saldo della gestione corrente nelle more delle sopra citate nuove entrate che dovrebbero maturare a partire dall'anno 2013 quale conseguenza dell'adeguamento delle aliquote della tassa portuale e della devoluzione dell'1% dell'IVA sulle importazioni come stabilito dalla legge 134/2012.

Altri proventi straordinari, come accennato nelle pagine precedenti, potrebbero inoltre derivare dalla vendita delle partecipazioni nelle società di sistema nonché, per completezza, dai ribassi d'asta che potrebbero verificarsi in seguito all'appalto delle nuove opere di portuali.

Nel complesso e per macro categorie di interventi, la programmazione per il 2013 è articolata come segue:



Da segnalare nell'ambito **Riparazioni e Cantieristica** l'intervento di formazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale presso l'ambito di Sestri Ponente che, al fine di razionalizzare e sviluppare le attività navalmeccaniche, prevede la realizzazione di un nuovo piazzale operativo attraverso il riempimento (nell'ipotesi massima) di uno specchio acqueo di 71.000 mq. A copertura degli impegni necessari (75 milioni di euro) una quota pari a 50 milioni sarà a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre i restanti 25 milioni di euro saranno a carico del bilancio dell'Ente per l'esercizio 2013, fermo restando l'impegno dello stesso Ministero al rifinanziamento delle somme attraverso un apposito provvedimento. La redazione del progetto preliminare permetterà, fin dai primi mesi dell'anno 2013, l'attivazione di una procedura di appalto concorso dalla quale non si può escludere la realizzazione di ribassi d'asta rispetto ai quali occorrerà verificare la possibilità di un loro riutilizzo attraverso al stipula di un apposito accordo procedimentale.

Per quanto concerne **l'ambito di Voltri**, l'intervento più significativo è rappresentato dal nuovo viadotto di collegamento il cui progetto esecutivo è in

corso di predisposizione da parte della Società Autostrade per l'Italia. Ad oggi, tuttavia, l'avvio delle procedure per l'assegnazione dell'appalto sono state rallentate dalla più complessa questione relativa all'assetto autostradale di Genova. Non sfugge come la realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento stradale e ferroviaria fra Genova, il suo porto e il mercato di riferimento rappresenti un obiettivo imprescindibile per lo sviluppo delle attività industriali, della mobilità e più in generale del contesto socio-economico cittadino. Nelle linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale è stato ben rappresentato il contesto di riferimento nel quale sono inserite le nuove opere di potenziamento dell'offerta portuale che comprendono il completamento del Terzo Valico ferroviario e della Gronda Autostradale. Tali opere, oggi, riguardano una fase di sviluppo non procrastinabile e strettamente connessa alle opere di breve-medio termine attualmente in corso (si pensi al nodo ferroviario di Genova, alla strada a mare e al nodo stradale di San Benigno).

Sempre con riferimento all'ambito di Voltri devono inoltre essere segnalati due interventi ritenuti di estrema urgenza al fine di garantire il superamento dei vincoli imposti alla manovra delle navi di grandi dimensioni nelle ore notturne e che comprendono l'illuminazione dell'anello di Voltri e della diga foranea. Le caratteristiche dello scenario macro economico e le strategie degli operatori dello shipping e del trasporto hanno evidenziato come l'accessibilità marittima, le condizioni di manovra e di ormeggio delle navi portacontainer di capacità almeno pari a 14.000 TEUs rappresentino una condizione essenziale per il mantenere l'offerta di uno scalo adeguata agli sviluppi della domanda e della merce.

Come già rappresentato nei precedenti documenti di programmazione il rispetto del cronoprogramma del progetto **Calata Bettolo** e delle relative opere complementari costituisce un obiettivo strategico essenziale per l'Ente, essendo uno degli interventi destinato a produrre i maggiori ritorni economici in termini di aumento dei traffici e di impatto economico-produttivo. I rallentamenti connessi alla definizione del nuovo progetto dei bunkeraggi di Calata Olii minerali hanno indotto l'esigenza di posticipare alcuni progetti dal 2012 al 2013 così come rappresentato nella tabella riepilogativa.

Nell'ambito **Porto Antico – Passeggeri** devono essere segnalati, oltre agli interventi relativi al progetto di Ponte Parodi (le cui procedure di gara saranno considerate prioritarie nei primi mesi del prossimo esercizio), i seguenti nuovi progetti inseriti nella programmazione 2013:

- l'adeguamento del calibro della carreggiata nord a futuro uso urbano del viadotto Cesare Imperiale (700.000 euro);
- nuovo banchinamento Calata Zingari (1.000.000 euro) – l'intervento permetterà il ripristino della calata recentemente danneggiata;
- due interventi che interesseranno la riplofilatura e l'allungamento della terrazza di imbarco di Ponte dei Mille nonché la realizzazione di una copertura che potrà essere messa al servizio del settore crocieristico per circa 1,1 milioni di euro.

I restanti interventi inseriti nell'esercizio 2013 comprendono il programma manutenzioni per circa 6,5 milioni di euro finanziato con i proventi derivanti dalla sovrattassa portuale e alcuni progetti nell'ambito di Sampierdarena che, insieme a quelli che caratterizzeranno il successivo biennio, rappresentano il completamento di una serie di interventi volti al potenziamento e all'adeguamento dei piazzali e delle banchine in linea con le nuove esigenze manifestate dal mercato.

Per quanto concerne invece la programmazione nel successivo biennio 2014-2015 occorre preliminarmente osservare come alcuni interventi, oggi posticipati al 2014, debbano essere considerati di importanza strategica ai fini di un loro possibile recupero nella programmazione del 2013. A tale proposito le maggiori risorse finanziarie che potranno rendersi disponibili nel corso del 2013 (anche come conseguenza di eventuali ribassi d'asta), saranno dedicati prioritariamente agli interventi descritti nei punti seguenti:

- o la riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso" e la realizzazione della trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea sommergibile" - l'intervento comprende la ristrutturazione della parte di Galleria verso il Campasso, di esclusivo uso portuale, sino all'incrocio con la linea verso Santa Limbania, con la realizzazione di un binario di accesso al porto (e rimozione dei due esistenti) e connessa elettrificazione. L'intervento, meglio descritto nel paragrafo 2.3.2., dovrà necessariamente essere realizzato in stretta connessione con i lavori attualmente in corso sul parco del Campasso da parte di RFI al fine di coordinarne i tempi di esecuzione e completamento.
- la realizzazione del P.E.D. (Punto di Entrata Designato) per un valore di 4,5 milioni di euro (di cui il 10% finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti). Il progetto si colloca nel contesto delineato dal DPCM 4 novembre 2010, n. 242 riguardante lo sportello unico doganale e pone le condizioni per la realizzazione di uno stretto coordinamento operativo dei diversi presidi e strutture laboratoristiche interessate al ciclo delle verifiche in ambito portuale, come meglio descritto nel paragrafo 2.3.3.

Tra gli altri interventi posticipati al 2014 occorre segnalare:

- il programma per la logistica, rispetto al quale la positiva risoluzione da parte del Consiglio di Stato della questione della copertura finanziaria degli interventi rappresenta un fatto di assoluto rilievo nello sviluppo dei progetti e dei conseguenti lavori. Come è noto tali interventi si collocano all'interno di un più ampio ridisegno delle infrastrutture di mobilità e di interconnessione lungo il bacino di Sampierdarena (strada a mare) e in corrispondenza del nodo di San Benigno. A questo proposito la revisione del progetto viadotti Bettolo (18 milioni di euro), programmata anch'essa per il 2014, risulta funzionalmente collegata al nuovo layout urbano e portuale. Nel corso del 2013 verranno quindi perfezionati e definiti i contenuti progettuali delle opere al fine di razionalizzare e finalizzare le risorse finanziarie resi finalmente disponibili. Tale attività risulta di importanza strategica anche alla luce dei tempi e delle fasi di realizzazione sia dei lavori programmati sulle aree urbane sia della disponibilità delle aree di Cornigliano;
- il completamento degli interventi relativi al compendio di Calata Bettolo e Ponte Parodi secondo quanto stabilito nel crono programma dei lavori;
- l'intervento volto alla realizzazione delle aree di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente che, pur essendo stato progressivamente posticipato rispetto a quanto indicato in precedenti programmazioni anche a seguito del mantenimento degli spazi dedicati alla sosta dei mezzi presso la zona di Campi, rappresenta comunque un'importante risposta alle esigenze manifestate dall'autotrasporto e alle emergenze operative che porto e città devono periodicamente affrontare;
- fornitura energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra nel polo di Voltri (già in corso di progettazione) al fine di ridurre le emissioni nocive e l'inquinamento acustico prodotti dalle navi all'ormeggio;

- i residui interventi sul bacino portuale di Sampierdarena finalizzati, oltre al previsto adeguamento tecnico funzionale dell'imboccatura di ponente, principalmente alla riqualificazione delle pavimentazioni ai fini di corrispondere all'evoluzione delle attività di movimentazione e stoccaggio delle merci containerizzate.

Riprogrammazione delle opere 2013-2015

Interventi	2013 (€)	2014 (€)	2015 (€)
Programma Manutenzioni	6.500.000,00	5.300.000,00	6.000.000,00
<i>Strade e fabbricati</i>	2.000.000,00	1.500.000,00	2.000.000,00
<i>Opere marittime</i>	1.800.000,00	1.300.000,00	1.300.000,00
<i>Impianti</i>	1.500.000,00	1.500.000,00	1.500.000,00
<i>Armamento ferroviario</i>	1.000.000,00	800.000,00	1.000.000,00
<i>Torre shipping</i>	200.000,00	200.000,00	200.000,00
Manutenzione straordinaria diga aeroporto			6.000.000,00
Adeguamento normativo sopraelevata portuale	1.000.000,00		
Fornitura, posa in opera, manutenzione e gestione del sistema di monitoraggio delle correnti nel canale di Sampierdarena		250.000,00	
Demolizione struttura in muratura paramento interno diga		100.000,00	
Interventi sull'infrastruttura ferroviaria			
Bacino portuale di Sampierdarena – Ristrutturazione dello scalo merci fuori muro con nuova elettrificazione dei binari e relativa messa a norma delle intervie		18.000.000,00	
Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea sommersibile"		4.000.000,00	
Nuovo raccordo ferroviario – bacino portuale di Voltri		4.500.000,00	
Piano Riparazioni e Cantieristica navale			
Potenziamento e adeguamento dei bacini di carenaggio, delocalizzazioni, opere marittime di servizio, realizzazione nuovi spazi operativi e nuovi edifici demaniali		43.669.695,92	
Interventi sui bacini di carenaggio: consolidamento statico tiranti bacino 4			290.000,00

Adeguamento infrastrutturale e messa in sicurezza impianti bacini di carenaggio			500.000,00
Formazione di nuova calata ad uso cantieristico navale – ambito Sestri	75.000.000,00		
Intervento di riqualificazione dei prospetti per adeguamento normativa antincendio – edificio Molo Guardiano		1.100.000,00	
P.E.D. – Punto di Entrata Designato		4.500.000,00	
P.E.D. – Punto di Entrata Designato – ambito Voltri			1.000.000,00
Revisione progetto viadotti Bettolo per adeguamento alla soluzione semplificata nodo di San Benigno		18.000.000,00	
Realizzazione di un'area di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente		1.900.000,00	
Installazione rete di monitoraggio di dati meteo marini - variante	100.000,00		
Opere complementari Calata Bettolo			
Piattaforma ecologica Calata Oli minerali	11.000.000,00		
Nuovo impianto rinfuse liquide Calata Oli Minerali	6.000.000,00		
Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazioni tecniche trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio	8.000.000,00		
Rideterminazione quadro economico – Calata Bettolo	3.000.000,00		
Progetto bunkeraggio Calata Oli Minerali			15.000.000,00
Ambito Sampierdarena			
Realizzazione opere complementari ambito territoriale ricompreso tra calata Ignazio Inglese e calta Massaua - impiantistica e nuovo gate	3.000.000,00		
Pronto intervento – messa in sicurezza cunicolo calata Ignazio Inglese	100.000,00		
Riqualificazione pavimentazioni Ponte Somalia lato levante – compendio merci varie		4.500.000,00	
Adeguamento tecnico funzionale imboccatura di ponente		1.390.000,00	

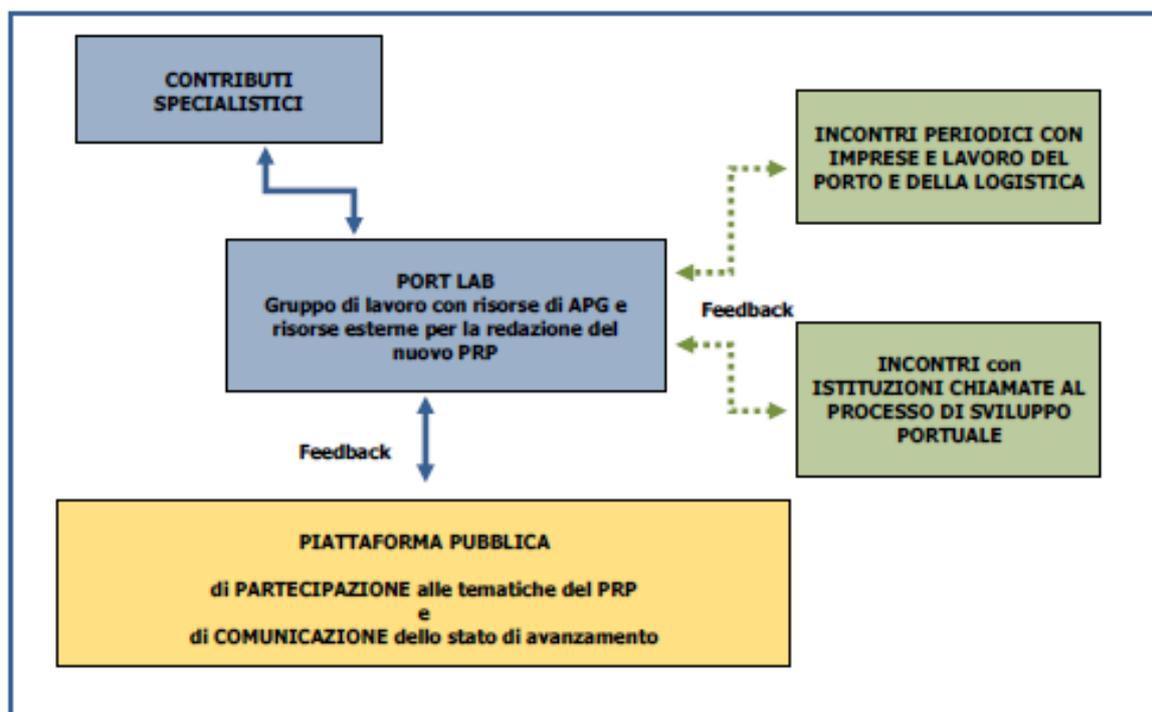
Riqualificazione pavimentazioni e relativi sottoservizi ricompresi tra Calata I. Inglese e Calata Massaua		9.000.000,00	
Opere complementari per pavimentazioni per ampliamento Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa		16.000.000,00	
Riqualificazione pavimentazione ponte ex idroscalo lato Ponente			3.000.000,00
Riqualificazione pavimentazione Ponte Libia Radice		4.500.000,00	
Allungamento Etiopia Levante lato radice			6.000.000,00
Nuovo insediamento varco Derna e rimozione struttura originaria			300.000,00
Ambito Porto Antico – Passeggeri			
Adeguamento calibro carreggiata nord a futuro uso urbano viadotto Cesare Imperiale	700.000,00		
Nuovo banchinamento Calata Zingari	1.000.000,00		
Ricollocazione servizi portuali interferiti dal progetto di riqualificazione Ponte Parodi – opere edili	2.562.480,18		
Ricollocazione servizi portuali interferiti dal progetto di riqualificazione di Ponte parodi – opere marittime	1.750.000,00		
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi – cinturazione idraulica	5.000.000,00		
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi – cinturazione lato nord – paratia con pali secanti		7.000.000,00	
Opere ex-Unital Ponte Carracciolo	670.000,00		
Ponte dei Mille – Riprofilatura/rimodulazione prolungamento terrazza di imbarco originaria lato ponente	300.000,00		
Copertura pontile e terrazze d'imbarco Ponte dei Mille	800.000,00		
Ponte dei Mille – Protezione banchina e riqualificazione		750.000,00	
Ambito Voltri			
Progetto Viadotto di Voltri	35.080.179,45		

Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda nord del canale di calma di Prà	650.000,00		
Illuminazione diga foranea di Voltri	300.000,00		
Impianti elettrici anello di Voltri	400.000,00		
Impianto illuminazione pubblica area nord ex distripark	294.758,92		
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra porto di Voltri		8.000.000,00	
Protezione passeggiata di Voltri in destra idraulica torrente Leira		1.000.000,00	
Opere di difesa costiera Genova Multedo		620.000,00	
Programma per la logistica			
Attrezzaggio Distripark		11.500.000,00	
Autoparco		20.000.000,00	
Prolungamento sopraelevata portuale		21.946.708,87	
Ammodernamento esistente sopraelevata		15.000.000,00	
TOTALE	163.207.418,55	222.526.404,79	38.090.000,00

2.1.4 Le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale

Il 4 luglio 2012 è stato presentato al Comitato Portuale il documento di sintesi delle Linee Guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale dopo un percorso di analisi e di approfondimento che si è sviluppato anche con il contributo dell'attività di cui alla Convenzione Waterfront – Fase II stipulata con la Regione Liguria nella seconda metà del 2009.

Come già accennato nel precedente documento di programmazione il percorso di relazione del nuovo PRP si caratterizza per una elevata complessità e per la necessità di aprire il confronto sul tema dello sviluppo delle attività portuali genovesi nel lungo termine attraverso la condivisione di tutti gli attori coinvolti nel processo di pianificazione.



L'attività del *Port Lab* sarà coadiuvata da contributi esterni utili al perfezionamento del nuovo strumento di pianificazione ai quali saranno demandati approfondimenti tematici su argomenti di particolare interesse: la Valutazione Ambientale Strategica, gli studi meteo marini e trasportistici, gli studi economici connessi all'impatto economico-sociale delle attività portuali.

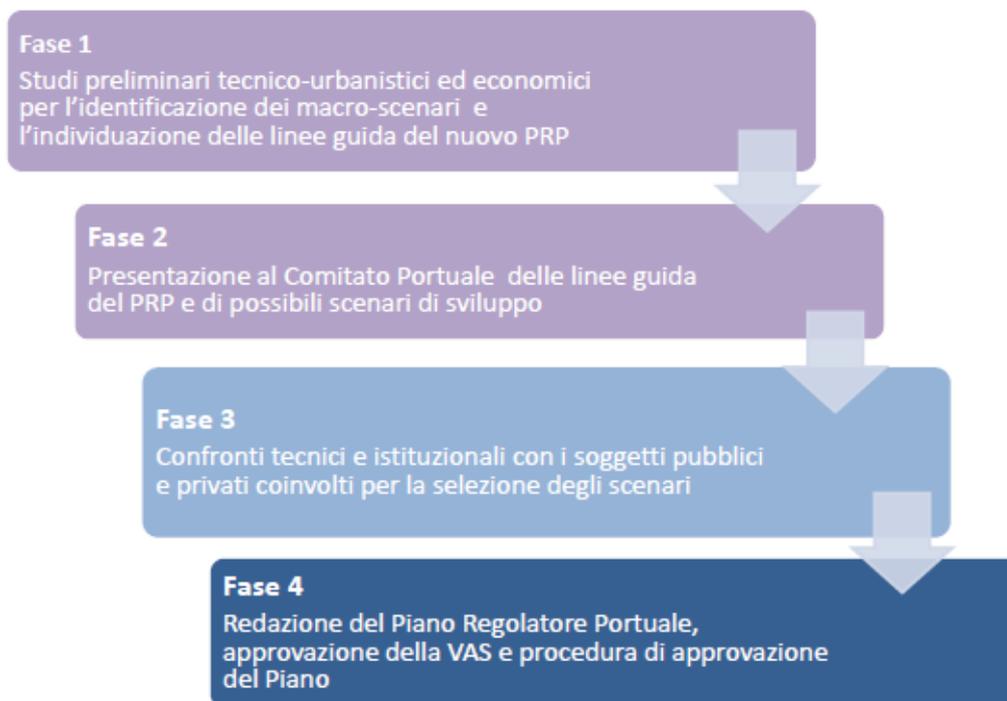
Con riferimento alla valenza "esterna" del nuovo PRP saranno previsti incontri periodici sia con le istituzioni coinvolte nel processo di pianificazione sia con gli

operatori portuali e del trasporto al fine di raccogliere i necessari feedback per l'avanzamento del progetto.

Rispetto all'esigenza di garantire la massima partecipazione al percorso di redazione del nuovo PRP, oltre al già avviato blog sul sito internet di Autorità Portuale ("Il porto che vorrei"), saranno organizzati specifici momenti pubblici di confronto e comunicazione.

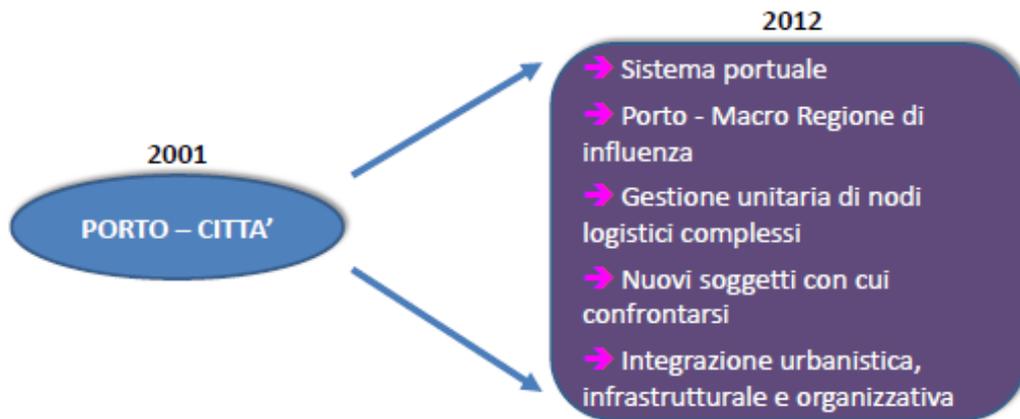
Il supporto informativo rappresentato dal nuovo sito dell'Ente, costituirà inoltre un "luogo virtuale" in cui confluiranno documenti, studi e rapporti utili a illustrare, a tutti coloro che saranno interessati, le principali tappe che caratterizzeranno il processo di redazione del PRP, secondo principi di massima trasparenza e condivisione.

Con particolare riferimento alle fasi rappresentate nelle Linee Guida del PRP, i principali momenti che caratterizzano il percorso di pianificazione sono rappresentati sia dal confronto tecnico e istituzionale con i soggetti pubblici e privati coinvolti nella selezione degli scenari, sia la vera e propria redazione del PRP comprensiva di Valutazione Ambientale Strategica.



Da un punto di vista più generale, mentre il PRP vigente ha promosso negli anni un modello evoluto di città portuale che si è concretizzato in molteplici interventi

destinati da un lato a favorire l'integrazione (non solo fisica) del porto con la città e dall'altro a garantire uno sviluppo sostenibile delle attività produttive, il nuovo Piano Regolatore Portuale ambisce a collocare l'evoluzione del porto di Genova all'interno di un più ampio sistema nel quale i punti nevralgici sono rappresentati lato mare dai porti del nord Tirreno e lato terra dal corridoio logistico nazionale e Trans Europeo.



In particolare, il nuovo PRP intende svilupparsi secondo una logica di intervento innovativa, i cui elementi caratterizzanti sono anche riconducibili a:

- una pianificazione di sistema di più ampia dimensione urbanistica, infrastrutturale ed organizzativa a valere sul piano regionale, nazionale ed europeo;
- l'avvio di un processo di trasformazione delle Autorità Portuali verso l'effettivo esercizio di funzioni di indirizzo e coordinamento di nodi logistici complessi e più articolati rispetto alla dimensione strettamente portuale.

Rispetto a questi obiettivi, in un quadro di riferimento nazionale per larga parte colpevolmente inalterato, il Piano Regolatore del porto di Genova rappresenta l'ideale processo su cui innestare le novità recentemente introdotte dal Governo Tecnico:

- il ruolo che le Autorità Portuali, al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, possono assumere nella costituzione di sistemi logistici, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie (artt. 46 e 61);

- l'indicazione secondo cui i sistemi logistici integrati debbono rappresentare il terreno di sperimentazione di un nuovo modello di Governance per l'insieme delle Pubbliche Amministrazioni che operano nel settore logistico e trasportistico;
- la necessità di collocare l'avvio del processo di autonomia finanziaria dei porti in un più evoluto contesto di potenziamento e gestione dei nodi logistici complessi;
- l'ampliamento degli strumenti di intervento sulle infrastrutture e servizi correlati allo sviluppo e ampliamento dei porti nazionali appartenenti al Core Ten-T Network.

Il concetto di sistema e di pianificazione su larga scala rappresenta la risposta alle grandi trasformazioni che stanno interessando l'economia mondiale e che sono state rappresentate nel Capitolo 1.

Più specificamente i nodi rappresentati dagli scali marittimi, ed in particolar modo Genova, si trovano oggi ad affrontare il fenomeno accelerato del "gigantismo navale".

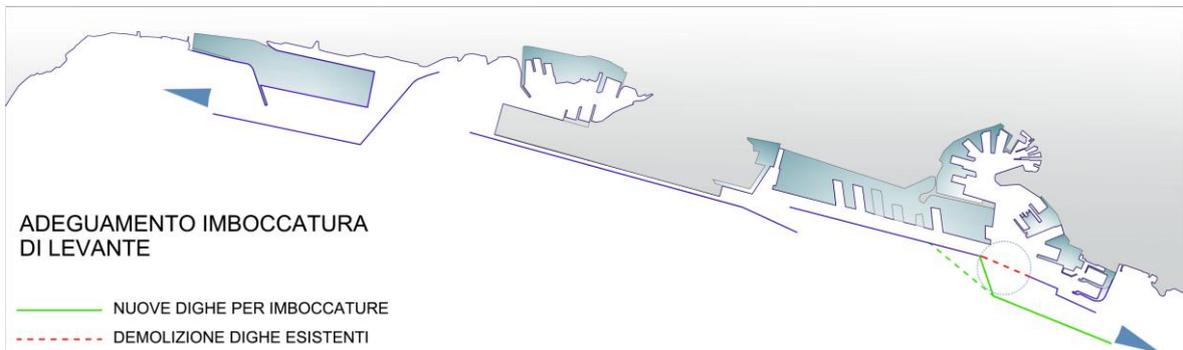
La struttura del mercato (ricerca dell'economie di scala e fenomeno della concentrazione della domanda) condiziona i rapporti tra imprese di shipping, terminalisti e porti, rendendo urgente la ricerca del necessario equilibrio fra domanda ed offerta di servizi attraverso l'adeguamento delle strutture marittime.

Oggi il porto di Genova è in grado di accogliere al massimo navi fino a 13.000 teus, seppure con alcune limitazioni all'operatività che andrebbero tempestivamente rimosse. Navi di dimensioni maggiori (fino alle prospettate 18/22.000 teus) attualmente non potrebbero essere movimentate nello scalo genovese a causa dei vincoli fisici rappresentati principalmente dalle opere di protezione a mare che non garantiscono le dimensioni necessarie per l'evoluzione, il transito e l'attracco delle portacontainer più grandi.

Gli interventi allo studio per rispondere a queste nuove esigenze si concentrano quindi sulle imboccature di levante e ponente del bacino portuale di Sampierdarena e sul miglioramento dell'accessibilità del bacino portuale di Voltri. L'adeguamento dell'imboccatura di levante del porto, in particolare, viene sviluppata secondo due diverse alternative che consentono di creare un bacino di evoluzione protetto (raggio 410 m) per la rotazione delle portacontainer (fino a 22.000 teus) dirette al bacino di Sampierdarena oltre che delle grandi navi da crociera dirette al porto passeggeri. Le due alternative consentono al contempo di separare l'accesso del naviglio commerciale/passeggeri da quello diportistico.

L'ipotesi di adeguamento dell'imboccatura da levante è altresì compatibile con successive fasi di intervento per la realizzazione della nuova diga a mare sulla quale si attestano le diverse alternative scenariali di ampliamento nell'ambito di Sampierdarena.

Per rispondere all'esigenza di adeguare, già nella prima fase, il canale di transito in corrispondenza della banchina del nuovo terminal di Calata Bettolo, è stata altresì sviluppata un'ipotesi alternativa che prevede una diversa inclinazione del braccio della nuova diga come illustrato nella Figura 1.

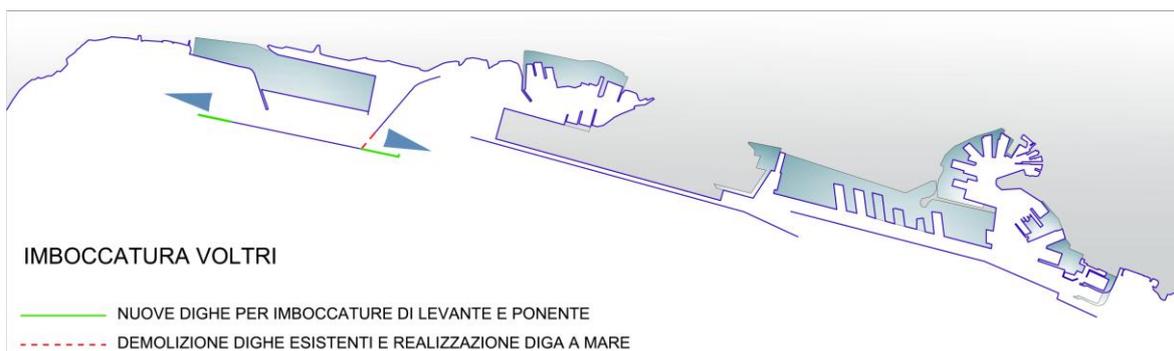


La Figura 2 rappresenta un'ulteriore ipotesi dell'imboccatura di levante, già preordinata alla movimentazione delle navi portacontenitori di ultima generazione.



Coerentemente con l'esigenza di garantire la massima operatività delle strutture esistenti, si propone la modifica del sistema di accesso delle navi nel bacino portuale di Voltri.

L'evoluzione delle navi che al momento avviene all'interno della diga potrebbe infatti risultare difficoltosa a breve tempo, e non praticabile nella prospettiva di accogliere le "mega-carrier" di prossima generazione. Di qui la proposta di trasformare il bacino secondo la tipologia del 'porto canale' realizzando un'apertura della diga da ponente (Figura 3).



Oltre ai limiti di natura fisica rappresentati dalla conformazione delle opere di protezione a mare, altri elementi, non controllabili in modo esclusivo da Autorità Portuale, rappresentano un vincolo per lo sviluppo del porto.

In particolare la localizzazione dell'aeroporto in ambito portuale condiziona pesantemente già oggi la movimentazione delle navi e delle merci a causa del cono aereo; tanto più in relazione alla crescente dimensione delle gru, diretta conseguenza della tendenza al gigantismo navale.

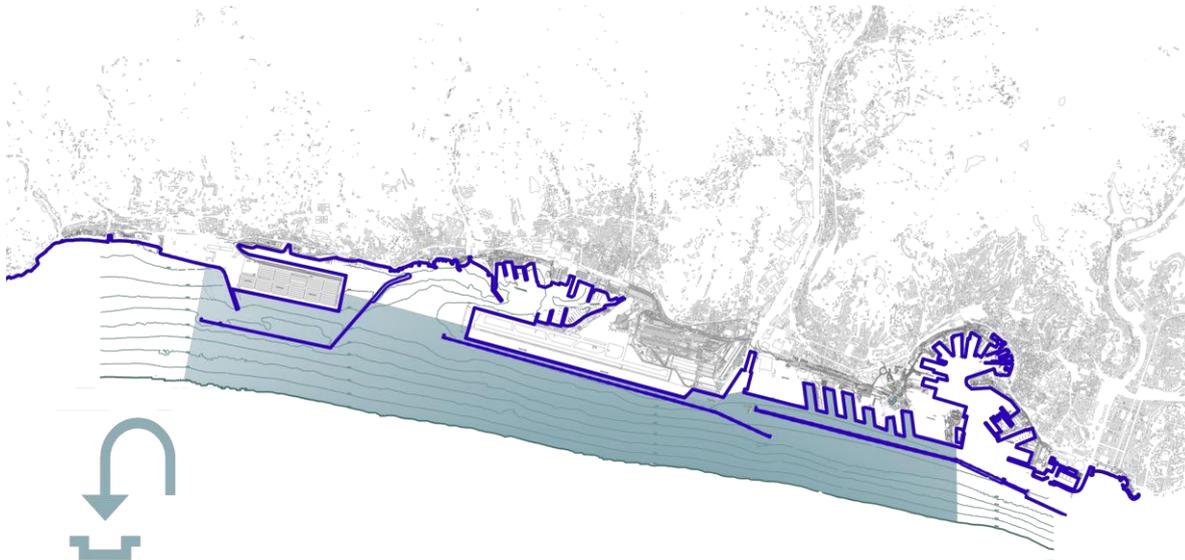
Un altro condizionamento è rappresentato dal sistema delle infrastrutture viarie e ferroviarie che collegano il porto con le aree oltre Appennino.

In tal senso si è rilevato come, pur in presenza degli interventi di potenziamento previsti sia sulle linee ferroviarie (terzo valico) e nuova gronda autostradale, permangono alcune criticità riconducibili alla carenza di connessioni del polo di Sestri P./Cornigliano ed alla concentrazione dei traffici sul nodo di S.Benigno.

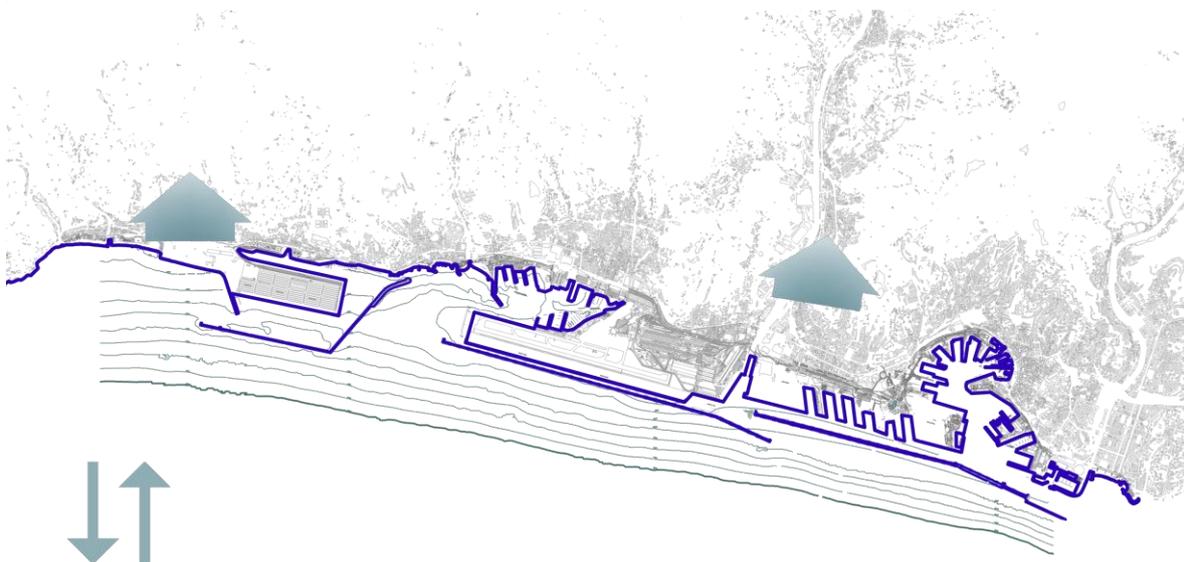
Infine un ulteriore condizionamento è costituito dal tendenziale mantenimento delle visuali che si prospettano dalla città verso il mare e dalla batimetrica limite dei 50 metri.

Uno dei principi dai quali muove il nuovo PRP risiede nell'aver individuato tre macro-modelli per lo sviluppo territoriale del porto di Genova.

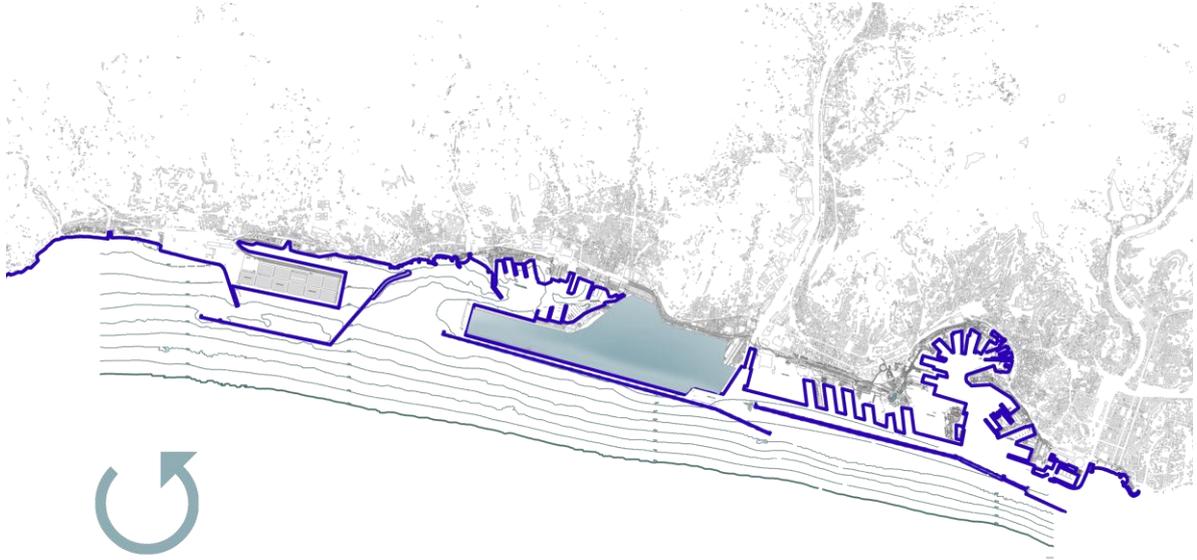
Il primo dei modelli considerati si fonda sulla possibilità di ricavare nuove aree a mare, realizzando dei riempimenti in direzione nordsud escludendo la possibilità di ulteriori espansioni lungo la direttrice est-ovest. I riempimenti a mare saranno compatibili con il sistema di ridisegno delle dighe esistenti. Inoltre la progettazione dei nuovi riempimenti terrà in considerazione il vincolo costituito dall'andamento dei fondali, caratterizzati da batimetrie massime praticabili di 50 metri.



Il secondo modello di sviluppo è riferibile alla creazione di aree retro portuali oltre Appennino, configurate come un interporto integrato con gli altri centri logistici già esistenti nel nord-ovest. La predisposizione di aree interne per l'insediamento di piattaforme logistiche ed intermodali di livello europeo è connessa ad un'opera imprescindibile quale è il Terzo Valico Ferroviario. La sua tempestiva realizzazione è determinante nella prospettiva dell'alleggerimento della pressione delle attività portuali sulla città.



Il terzo ed ultimo modello di sviluppo portuale proposto dal nuovo PRP è inerente la riconversione di aree attualmente adibite a funzioni non portuali. La riorganizzazione delle funzioni non portuali svolte su tali aree consentirebbe di attuare la configurazione del 'porto in linea'.



Da ogni "famiglia" di modelli di sviluppo discendono degli schemi territoriali flessibili e realizzabili per parti – gli 8 'scenari' – per i quali si sta procedendo ad approfondimenti progettuali inerenti sia il ridisegno della linea di costa e delle dighe, sia la distribuzione delle quote funzionali attribuite a ciascun ambito portuale:

- Sampierdarena avanzamento;
- Sampierdarena Isola
- Sampierdarena penisola
- Porto lungo (B.R.U.C.O.)
- Isola di Voltri
- Voltri avanzamento
- Aeroporto a mare
- Aeroporto oltreappennino

Nei prossimi mesi sarà quindi sviluppata la terza fase del processo di predisposizione del nuovo PRP che prevederà:

- il confronto con i principali stakeholders sugli otto scenari sopra evidenziati al fine della selezione di 2/3 soluzioni sulle quali approfondire all'analisi;
- sviluppo dell'analisi multicriteria sui 2/3 scenari individuati;
- selezione di uno scenario condiviso.

2.2 La politica europea nel settore portuale

Nel porsi l'obiettivo di consolidare ed accrescere l'integrazione dello scalo genovese nella rete di trasporto e logistica a livello europeo e mediterraneo, la nuova fase di pianificazione portuale monitora e fa propri gli orientamenti della politica europea nello sviluppare le reti trans-europee di trasporto e in particolare la nuova "rete centrale" europea dei trasporti.

Il porto di Genova è infatti inserito nella "rete centrale" del sistema di trasporto trans-europeo, quale nodo del Corridoio Genova – Rotterdam e, al contempo, quale porta di accesso all'Europa dal Mediterraneo. La posizione geografica ed i consolidati rapporti di scambio commerciale e di traffico passeggeri con i paesi nordafricani, infatti, assegna allo scalo genovese un potenziale ruolo di cerniera tra Europa ed Africa, consentendogli di proporsi quale porto promotore dell'integrazione euro-mediterranea, auspicata anche nel Libro Bianco 2011.

In particolare, la dotazione finanziaria prevista dal nuovo periodo di programmazione per finanziare le reti TEN-T, anche attraverso il fondo "Connecting Europe Facility", e la concentrazione di tale dotazione finanziaria sui 10 corridoi prioritari, tra cui il Genova – Rotterdam, offrirà al porto di Genova nuove opportunità di co-finanziamento, da cogliere sotto molteplici ed interconnessi profili: nella prospettiva di sviluppare, insieme a Regione Liguria ed alle altre regioni italiane ed europee interessate, un modello di governance del Corridoio, in sede di attività di studio ed analisi in preparazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e, infine, a supporto delle iniziative progettuali di sviluppo infrastrutturale, dei servizi portuali ed delle attività di ricerca e sviluppo applicate al settore marittimo-portuale.

Di particolare interesse per il porto di Genova, proprio in considerazione del ruolo che si propone di svolgere nel contesto mediterraneo, sarà la concreta possibilità di usufruire di fondi europei per iniziative progettuali che coinvolgano la sponda sud del Mediterraneo, anche nella nuova programmazione sulle reti trans-europee.

L'attività di lobby proseguirà, inoltre, anche attraverso la partecipazione alle iniziative ed ai dibattiti sui principali temi di politica europea nelle sedi istituzionali preposte. Oltre che con riguardo alla revisione delle reti TEN-T ed all'utilizzo del nuovo fondo "Connecting Europe Facility", prima menzionati, di rilevante importanza per l'Autorità portuale di Genova sarà l'offrire il proprio contributo nell'orientare gli indirizzi comunitari con riferimento al nuovo Port Package 2013, in

particolare relativamente al dibattito sulle condizioni di accesso al mercato dei servizi portuali (concessioni, servizi tecnico nautici, lavoro), alla trasparenza nel finanziamento dei porti e alla semplificazione di talune procedure amministrative.

Scendendo nel dettaglio dell'attività di lobby, Autorità portuale di Genova, in qualità di coordinatore di un partenariato internazionale, è impegnata dal 2011 nel progetto MoS 24 - *ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS*, finanziato nell'ambito del Programma TEN-T dedicato allo sviluppo e implementazione della rete comunitaria di infrastrutture di trasporto.

MoS 24, che si inquadra come azione pilota nel quadro del progetto prioritario delle Autostrade del Mare, si propone di sviluppare una piattaforma di interoperabilità attraverso la connessione e la messa a sistema di diversi apparati ICT di gestione del trasporto attualmente operativi (VTS, sistemi telematici doganali e portuali, piattaforma UIRNet, sistemi di gestione di operatori intermodali e di interporti, piattaforme di sicurezza, etc.). Tale piattaforma, operando in una innovativa logica di intermodalità, consentirà l'accesso e l'utilizzo da parte di utenti pubblici e privati, ai fini di un più agevole e fluido scambio informativo e documentale lungo la catena logistica. In tale modo, il progetto traguarda la facilitazione del flusso intermodale e l'implementazione del livello di qualità e sicurezza dell'attività di trasporto integrato, in particolare lungo l'asse Genova – Rotterdam e nell'ambito dei servizi marittimi offerti dal porto di Genova per il bacino del Mediterraneo.

Attraverso la piattaforma MoS 24 i diversi sistemi informativi saranno in grado di dialogare dal punto di vista telematico, così da offrire e scambiare informazioni e dati che, opportunamente coordinati e gerarchizzati, si renderanno fruibili all'utenza ai fini di una maggiore efficienza ed efficacia del trasporto intermodale.

Il partenariato del progetto MoS 24, in cui sono rappresentate tanto la compagine pubblica quanto quella privata, si avvale della collaborazione di ulteriori soggetti istituzionali nazionali ed esteri e del supporto delle associazioni rappresentative a livello nazionale di spedizionieri, agenti ed operatori del trasporto e della logistica. In particolare, tra i partner pubblici, oltre ad Autorità portuale, vi sono Regione Liguria, Rete Autostrade Mediterranee - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Fondazione SLALA, Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur, UIRnet Spa e il C.I.E.L.I. - Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica. Tenuto conto degli specifici obiettivi dell'iniziativa, la partecipazione è stata allargata ad alcuni operatori privati, il cui business si sviluppa nel settore dell'intermodalità (HUPAC

Spa, Captrain Italia Srl) ed al terminal container maltese Malta Freeport Terminals Ltd.

Il porto di Genova, che in tale progetto riveste un ruolo centrale anche in ragione della posizione di coordinatore assunta da Autorità Portuale, ha l'occasione di rafforzare la propria presenza nell'ambito delle diverse iniziative e proposte che interessano l'asse Genova – Rotterdam, anche in riferimento al tema della governance di corridoio, in precedenza richiamata, che ha subito un'importante evoluzione in ragione delle nuove normative che riguardano i sistemi logistici integrati.

MoS 24, previsto concludersi a fine 2013, è giunto al termine della fase di progettazione della piattaforma e di validazione della stessa da parte di tutti i partner di progetto. Nei prossimi mesi si provvederà all'implementazione di tale piattaforma ed alla contestuale validazione da parte delle citate associazioni, anche attraverso la stesura di un Master Plan che dovrà illustrare le modalità in cui le risultanze di MoS 24 si inseriranno nell'ambito delle politiche trasportistiche regionali, sovraregionali e comunitarie secondo la sopra richiamata prospettiva di governante, allargata del sistema logistico integrato. Il Master Plan individuerà anche le condizioni per garantire il funzionamento e l'evoluzione della piattaforma al termine della durata del progetto.

Contestualmente, il lavoro svolto nell'ambito del progetto MoS 24 ha riguardato anche l'attività di comunicazione e disseminazione dell'iniziativa progettuale e dei suoi primi risultati attraverso la predisposizione del materiale informativo, la creazione di un apposito sito internet (www.mos-24.eu/) e lo svolgimento di due conferenze pubbliche (la prima ad Alessandria nel giugno 2012 e la seconda a Malta nell'ottobre 2012).

Il budget totale di MoS 24 è pari a 4.980.000 euro, di cui il 50% è finanziato con fondi TEN-T mentre la restante parte viene autofinanziata dai diversi partner pubblici e privati coinvolti attraverso le attività svolte da questi nell'ambito del progetto.

Attraverso i fondi erogati dal Programma INTERREG, finalizzato alla promozione della cooperazione transnazionale, l'Autorità Portuale di Genova partecipa al progetto CODE24, il cui scopo è quello di rappresentare a livello delle comunità locali, degli enti territoriali coinvolti e delle istituzioni europee l'importanza e la

strategicità del corridoio Genova - Rotterdam sotto i profili trasportistico, economico, sociale, pianificatorio e ambientale.

La partnership internazionale di progetto si caratterizza per la qualificata presenza pubblica, comprendendo, oltre al Porto di Genova e al Porto di Rotterdam, anche attori istituzionali di rilievo localizzati lungo il Corridoio nel Nord-Ovest Italia e nel Centro-Sud Europa.

Il progetto, la cui durata è stata estesa fino al 2014, dopo una prima fase di analisi economica delle aree lungo l'asse Genova – Rotterdam, di censimento delle strozzature esistenti e di presentazione degli interventi volti a risolverle, concentra ora le proprie attività sui potenziali scenari di sviluppo infrastrutturale e territoriale, su uno studio di fattibilità per l'istituzione di connessioni ferroviarie che abbiano come capolinea i porti interessati dal progetto, sul miglior sfruttamento delle infrastrutture ferroviarie presenti e future per il trasporto di merci e di passeggeri.

Inoltre, CODE24 si pone l'obiettivo di costituire, tra partner di progetto e potenziali nuovi soggetti, un Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale, avente personalità giuridica e volto a cooperare in modo permanente alla promozione dell'accessibilità e dello sviluppo territoriale ed economico delle regioni attraversate dal Corridoio Genova - Rotterdam.

Ancora nell'ambito del Programma INTERREG, l'Autorità portuale partecipa al progetto LOSAMEDCHEM che ha lo scopo di favorire il trasporto intermodale delle merci chimiche nel bacino del Mediterraneo, con particolare riguardo alle implicazioni in materia di sicurezza che il trasporto di tale tipologia merceologica comporta. Per quanto attiene più specificamente il porto di Genova, il progetto, che è sviluppato da un partenariato internazionale ed è previsto concludersi nel 2013, si propone di progettare una corsia info-telematica preferenziale per il traffico delle merci chimiche pericolose che, attraverso l'interfacciamento dei diversi sistemi informatici che gestiscono tale traffico, consenta un migliore e più sicuro flusso di questa categoria merceologica.

Attraverso i fondi comunitari del VII Programma Quadro, finalizzato all'innovazione ed allo sviluppo nella ricerca scientifica e tecnologica, l'Autorità Portuale di Genova è parte di un consorzio internazionale creato per lo sviluppo del Progetto TIGER, la cui finalità è quella di favorire i collegamenti ferroviari ed intermodali tra i porti marittimi partner del progetto ed i rispettivi hinterland, attraverso la realizzazione di quattro "dimostratori" innovativi sotto il profilo della tecnologia utilizzata.

L'obiettivo del progetto e del dimostratore genovese "Genoa Fast Corridor" è quello di sviluppare e consolidare procedure, buone pratiche, modelli gestionali, standard tecnologici ed operativi da applicare poi ad altri terminal ed altri porti, tali da favorire l'inoltro/ricezione dei flussi di traffico via ferrovia e promuovere dunque una ripartizione modale più sostenibile ed una migliore integrazione logistica, così come stabilito dagli obiettivi di politica comunitaria dei trasporti.

Oltre al coinvolgimento di Autorità Portuale nelle attività del progetto a carattere trasversale (comunicazione e disseminazione, valutazione degli impatti, etc.), è di particolare rilievo il ruolo assunto dall'Ente nell'ambito del dimostratore con riferimento alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria su ponte Libia, che rappresenta un tassello fondamentale per la piena realizzazione del modello di navettamento sperimentato dal progetto.

Le attività ed i risultati del Progetto TIGER, terminato con la conferenza conclusiva tenutasi a Bruxelles il 27 settembre scorso, verranno estesi nell'ambito del Progetto TIGER DEMO, anch'esso finanziato attraverso fondi del VII Programma Quadro e che si concluderà nel 2013.

Infine, attraverso la sua adesione all'Associazione "Genova Smart City", l'Autorità portuale di Genova partecipa al programma finanziato dall'Unione Europa per lo sviluppo sostenibile delle città europee, in cui la trasformazione del territorio sia accompagnata da una crescita dell'ambiente urbano efficiente e sostenibile.

In particolare, l'Autorità portuale di Genova proseguirà l'attività di promozione, all'interno dell'Associazione, di alcune iniziative a supporto della crescita del porto "intelligente", sotto il profilo dei consumi energetici, delle emissioni ambientali, della gestione sostenibile dei flussi di traffici portuali, già a partire dalla realizzazione del PEAP (Piano Energetico Portuale), i cui obiettivi sono già in linea con quelli più generali del progetto co-finanziato dalla UE.

2.3 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati

2.3.1 Inquadramento generale

Una considerazione introduttiva: è certamente un dato non casuale che il sensibile incremento dei traffici in atto nel porto di Genova si stia realizzando secondo tempistiche di servizio che in termini generali appaiono più che positive ed in diversi casi comparabili a quelle dei nostri competitori internazionali.

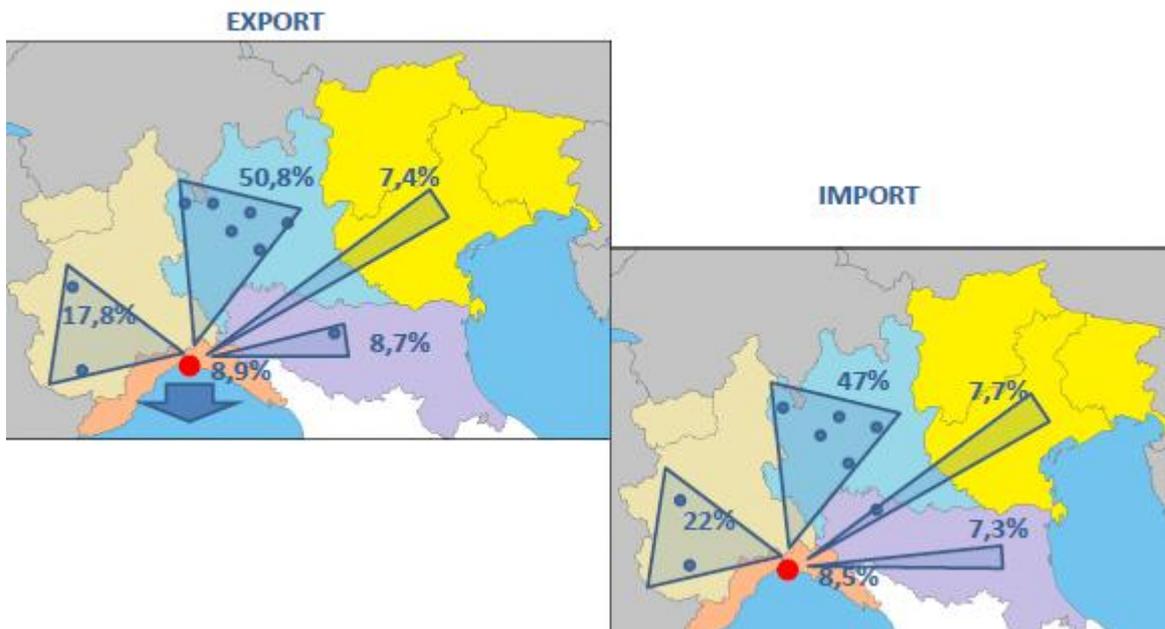
Tale elemento, al di là dei diversi profili che possono concorrere in argomento, è certamente sintomatico di un modello organizzativo nel quale sono sempre più ridotte le situazioni di disfunzioni operative. Altrettanto rilevante è la condivisione con le diverse Associazioni degli Operatori (incluse quelle rappresentative delle Imprese di Autotrasporto) dei punti di forza e di relativa debolezza del nostro sistema organizzativo e degli ambiti di intervento sui quali operare.

L'evoluzione del settore della logistica e del trasporto negli ultimi anni ha confermato che la competitività di uno scalo è oggi strettamente connessa ad un modello di inoltro e distribuzione efficace ed efficiente. Organizzazione, tecnologia e nuove infrastrutture, anche informative, rappresentano oggi elementi cardine per la competitività. Da questo punto di vista, vi è piena consapevolezza che per migliorare la fruizione delle infrastrutture e dei servizi portuali, elevare i livelli di sicurezza, ottimizzare gli spazi e contenere i tempi del ciclo portuale occorre sempre più considerare il porto di Genova come l'elemento centrale di un sistema logistico integrato, composto dal porto e dalle strutture interportuali e retroportuali disposte sul territorio produttivo di riferimento. Rispondere a tali esigenze significa sviluppare l'offerta del nostro scalo, rafforzarne il posizionamento nei diversi segmenti di mercato e potenziare la capacità produttiva da immettere sul mercato internazionale.

I porti, in qualità di nodi logistici complessi, rappresentano una fase cruciale del ciclo in termini di concentrazione dei traffici e gestione delle attività di distribuzione. Le profonde trasformazioni che hanno investito il settore dei trasporti e della logistica determinano l'esigenza di predisporre innovativi strumenti a idonei garantire la competitività della portualità genovese nel quadro delle relazioni internazionali tra macro regioni economiche. In questo contesto, la capacità di muoversi in maniera integrata e coordinata rispetto alle altre iniziative che si stanno sviluppando sulla piattaforma logistica nord occidentale, concorre, insieme

ad altri elementi più spiccatamente infrastrutturali, a delineare il ruolo strategico che il porto di Genova può svolgere anche nella costruzione di quei sistemi logistici integrati che, come vedremo, rappresentano uno dei tratti forse più apprezzabili del disegno di riforma della portualità.

Il sistema logistico che oggi fa capo al porto di Genova individua una distribuzione dei traffici in import-export concentrata su quattro principali regioni italiane: Lombardia (49%), Piemonte (19,5%), Emilia Romagna (8%), Veneto (7,5%) che rappresentano, nella loro dimensione di sistema economico macroregionale di riferimento per il porto di Genova, partner strategici sia per lo sviluppo dei traffici sia per l'incremento di competitività del sistema produttivo e commerciale di riferimento per il nodo logistico genovese; a tali contesti Autorità Portuale si sta indirizzando per sviluppare nuove strategie di intervento che, come vedremo, si collocano in un *nuovo* contesto normativo di cui vanno necessariamente colte le opportunità.



Tale approccio ha già trovato una sua prima *sistemazione* anche all'interno delle linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Genova presentate al Comitato Portuale e nelle quali si evidenzia la duplice esigenza di:

1. sviluppare una pianificazione di sistema di più ampia dimensione urbanistica, infrastrutturale ed organizzativa a valere sul piano regionale, nazionale ed europeo;

2. ricercare le condizioni istituzionali, organizzative ed operative che possano assicurare un più proficuo esercizio delle funzioni di indirizzo e di coordinamento di tutti i Soggetti che concorrono al funzionamento del nodo logistico genovese.

Nello scenario di lungo termine che scaturirà dall'ulteriore sviluppo del nuovo Piano Regolatore Portuale, la scala degli interventi infrastrutturali, non solo a livello portuale ma anche lungo la filiera del trasporto interno (Terzo Valico/Corridoio 6 e Gronda Autostradale), si ravvisa quindi la necessità di anticipare tutte le azioni necessarie a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei collegamenti sia nazionali sia internazionali.

Per quello che in questa componente del Piano Operativo rileva, si ravvisano quindi le condizioni affinché l'Autorità Portuale di Genova, nell'ambito dei compiti istituzionali affidati alla stessa, assuma il ruolo di Soggetto promotore di un rilancio delle iniziative a favore della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche da intendersi quale elemento strategico per le sue prospettive di sviluppo.

Secondo questa impostazione, Autorità Portuale deve poter assumere il ruolo di promozione (da un punto di vista tecnico, organizzativo, operativo ed istituzionale) della *interoperatività* tra i diversi sistemi operanti nei nodi logistici di riferimento secondo una impostazione coerente con la evoluzione della normativa comunitaria di settore e, come confermato da alcune iniziative progettuali avviate a livello europeo, a supporto della definizione della componente *di servizio* da integrare nella costruzione dei corridoi transeuropei.

A tale ultimo riguardo è forse il caso di sottolineare che tra i progetti finanziati dell'Unione Europea che vedono l'Autorità Portuale coinvolta in qualità di partner/capofila, il concetto di sistema logistico integrato viene declinato sotto diverse prospettive; tra queste l'interoperabilità tra i sistemi e lo scambio informativo riveste particolare rilievo, ma occorre anche citare come tematiche quali la pianificazione trasportistica e dei territori, la regolazione e l'armonizzazione dei servizi e delle procedure, la governance e la cooperazione territoriale, vengano già oggi sviluppati secondo un approccio tipicamente di corridoio esteso alle regioni afferenti al porto. Ciò significa accrescere il nostro ruolo anche nelle iniziative di ricerca e sperimentazione che si stanno sviluppando, sotto il coordinamento della

Commissione Europea, tra il bacino del Mediterraneo e il Nord Europa.

Consapevoli degli elementi di novità contenuti in questo approccio, è forse opportuno sintetizzare i *recenti* elementi normativi lo sostengono:

1. il ruolo di impulso che le Autorità Portuali, al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, possono assumere, ai sensi dell'art 46 della legge 214/2011, nella costituzione di sistemi logistici, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie;
2. l'indicazione secondo cui nei terminali retroportuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento;
3. l'impegno governativo verso il completamento della piattaforma logistica nazionale quale fattore di integrazione del complesso delle relazioni ed informazioni che afferiscono a interporti e piastre logistiche e nello sviluppo della quale le Autorità Portuali assumono, tenuto anche conto di quanto previsto nella decretazione attuativa dell'art. 61 bis della legge 27/2012, un ruolo determinante;
4. la stessa legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali, in corso di approvazione, nella quale, a prescindere dagli eventuali ulteriori miglioramenti, è comunque ben evidenziato lo specifico ruolo che le Autorità Portuali assumono in materia di sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali.

Pur tenuto conto degli elementi di relativa incertezza che al momento si registrano rispetto al più generale disegno di riforma della portualità, le indicazioni normative appena richiamate sembrano poter implicare due aspetti chiave:

- l'avvio di un processo di evoluzione della Autorità Portuale, sia in termini di progressiva riconfigurazione delle attività di pianificazione da promuovere (nuova e più ampia dimensione urbanistica ed infrastrutturale di riferimento, diverso assetto degli stakeholders istituzionali e sociali da prendere a riferimento nell'azione dell'Ente), sia avuto riguardo agli strumenti da utilizzare per esercitare le funzioni di indirizzo e coordinamento di nodi logistici complessi e più articolati rispetto alla dimensione strettamente portuale;
- una diversa impostazione in tema di governance di sistema e di assetti organizzativi e relazionali delle diverse amministrazioni coinvolte, in cui anche

l'articolazione doganale assuma un ruolo rilevante ed integrato nell'assetto dei sistemi logistici e del trasporto.

Gli enti di governo dei porti, attraverso una ridefinizione organica del ruolo di "regia" di sistema, possono dunque costituire un elemento determinante rispetto all'esigenza di un miglior coordinamento e fluidificazione della rete fisica e informativa di connessione tra il porto e il suo mercato di riferimento. Questi elementi ci portano, come accennato, a prefigurare una dimensione territoriale più ampia nella quale collocare le scelte infrastrutturali ed organizzative necessarie allo sviluppo della portualità.

Tali considerazioni ci permettono tra l'altro di affrontare in termini innovativi anche la *questione ferroviaria*. Come noto, le previsioni di sviluppo dei traffici al 2020-2025, confermate dai più recenti aggiornamenti delle analisi economiche, ipotizzano un'evoluzione del traffico in capo al porto di Genova pari a circa 4 milioni di TEU, anche in corrispondenza del completamento delle opere di potenziamento dell'offerta infrastrutturale che caratterizzano lo scenario di medio-termine.

L'incremento di traffico delineato potrà essere assicurato attraverso un più intenso ricorso alla modalità ferroviaria rispetto alla quale l'obiettivo indicato nelle linee guida del PRP è pari al 40% rispetto all'attuale 13%.

Nel precedente POT è stato ben evidenziato come sia necessario ed urgente assumere, per quanto di competenza ed in coerenza con gli indirizzi di Pianificazione Logistica Nazionale e con gli orientamenti del Comitato Portuale, decisioni tecnico operative sulla rete ferroviaria portuale che ne migliorino la funzionalità e la sicurezza con possibili benefici economico produttivi. Da questo punto di vista la logica di intervento da sviluppare all'interno dei sistemi logistici integrati pare idonea a favorire:

- una più stretta integrazione con il sistema dei trasporti gomma/rotaia da e verso l'hinterland;
- in miglior coordinamento della logistica fra porto, strutture interportuali e retroportuali e basi logistiche.

Una metodologia di intervento sviluppata all'interno della compagine Istituzionale ed operativa (e degli strumenti) propria del sistema logistico integrato può infatti rappresentare il riferimento per:

- una più puntuale individuazione degli interventi di carattere organizzativo/informativo e di conseguente ottimizzazione infrastrutturale da porre al servizio del progressivo avanzamento dei progetti riguardanti la rete ferroviaria che fa capo al porto di Genova ed al sistema logistico portuale di riferimento;
- la promozione di soluzioni idonee a favorire l'intermodalità, compresa l'organizzazione di treni di maggiore lunghezza e capacità verso le aree logistiche di nostro interesse;
- la definizione di diversi aspetti tecnico-economici-normativi che possono meglio favorire lo sviluppo della modalità ferroviaria nonché incentivare l'intermodalità al servizio di nodi logistici complessi ed articolati;
- il raggiungimento delle necessarie economie di scala e di rete nei servizi ferroviari, utili ai fini delle scelte logistico-trasportistiche anche internazionali e comunque opportune nella prospettiva della realizzazione delle opere di attraversamento degli Appennini;
- l'individuazione di nuovi e più articolati strumenti di coinvolgimento del Gestore della Rete Ferroviaria e, se del caso, delle Imprese Ferroviarie al fine del miglioramento delle relazioni tra il porto di Genova e le realtà retro portuali di riferimento.

Anche il Sistema telematico portuale può assumere un ruolo rilevante in tale contesto, sia per il suo ormai consolidato ruolo di strumento informativo ed operativo della comunità portuale, sia per quanto riguarda la possibilità di introdurre soluzioni innovative nella gestione di alcuni fondamentali servizi erogati nel porto di Genova. (Si ricordino a riguardo alcune indicazioni contenute nel Protocollo di Intesa con Rete Ferroviaria Italiana).

Lo sviluppo della componente ferroviaria è un tema che avrà un consistente impatto per i prossimi sviluppi del sistema. Da questo punto di vista, l'attenzione da dedicare alla componente documentale/organizzativa del ciclo ferroviario sarà inizialmente finalizzata a:

1. l'estensione al trasporto ferroviario dell'interscambio documentale per import/export secondo le modalità già in atto per il trasporto contenitori su gomma in transito nel porto di Genova con particolare attenzione ai nuovi sviluppi del ciclo doganale esteso al retroporto ed alle nuove tecnologie di tracciamento doganale;

2. la verifica dell'organizzazione del ciclo nella sua attuale configurazione intervenendo sugli elementi di ottimizzazione derivanti dall'esperienza maturata sul ciclo camionistico (si pensi, in particolare all'adeguamento delle modalità di riscontro che la Guardia di Finanza effettua sui carri in uscita dal porto).
3. l'integrazione del sistema telematico portuale con le piattaforme del processo logistico e del trasporto in ambito ferroviario ed in particolare con i sistemi di nodo/corridoio già attivi.

Alcuni degli elementi normativi sopra esposti sono stati ripresi anche nel d.d.l. di riforma della legislazione portuale, già approvato al Senato, nel quale per le Autorità Portuali è riproposta la potestà di costituire, d'intesa con le regioni, province e comuni interessati, sistemi logistici integrati per il coordinamento di più porti e retro porti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio trans europeo.

Tale previsione va letta in maniera coordinata ed integrata rispetto al previsto rafforzamento delle funzioni di indirizzo e di coordinamento che Autorità portuale esercita in ambito portuale, attraverso l'introduzione di più pregnanti strumenti operativi da porre al servizio di tali funzioni. Proprio per essere utilizzata appieno anche in funzione della costruzione dei sistemi logistici integrati, il ruolo di indirizzo e coordinamento di Autorità Portuale nei confronti degli Enti e degli organismi pubblici nell'ambito dei porti deve poter incidere in termini effettivi sulle modalità di erogazione di alcuni fondamentali operazioni/attività all'interno del porto; i conseguenti ambiti di intervento (e la conseguente capacità di indirizzare l'attività delle altre Amministrazioni) vanno prioritariamente ricondotti ad interventi finalizzati :

- alla riduzione dei tempi di transito degli automezzi pesanti ai varchi portuali ed alla organizzazione dei servizi portuali;
- alla omogeneizzazione degli orari e tempi di funzionamento degli impianti, infrastrutture e presidi operanti in ambito portuale;
- alla limitazione della permanenza delle merci in ambito portuale.

Tali ambiti di intervento, il cui livello di complessità è ben noto a tutti gli Operatori, scaturiscono dalla consapevolezza che il buon livello di prestazioni offerte dal nostro porto convive tuttora con elevati margini di ottimizzazione particolarmente consistenti laddove viene in discussione la capacità delle Amministrazioni di

operare con modalità coordinate e secondo una logica di integrazione di sistema (si pensi in particolare al ciclo dei controlli all'interno del nostro porto).

Si è quindi ancora una volta a sottolineare che la "qualità" delle relazioni tra Autorità Portuale e le Amministrazioni che operano nel ciclo trasportistico (e quindi la possibilità di esercitare un buon livello di coordinamento delle rispettive attività) amplia notevolmente le capacità di intervento della stessa Autorità Portuale sull'intero processo operativo ed ha un diretto impatto sulla qualità dei servizi offerti dai diversi attori del ciclo.

Proprio con tali motivazioni, Autorità Portuale è impegnata, anche sul versante infrastrutturale ad una profonda revisione delle modalità di lavoro delle Amministrazioni impegnate in tale ciclo.

Nelle diverse sedi di confronto sino ad oggi sviluppate, gli Operatori del porto di Genova hanno già espresso il loro interesse verso il rafforzamento di un'integrazione logistica/operativa con aree retro portuali individuando in questo approccio una opportunità per lo sviluppo di rapporti di collaborazione con i bacini di riferimento delle merci attualmente movimentate e per rendere il porto di Genova sempre più attrattivo. La fruibilità delle informazioni lungo tutto il percorso che lega il porto con il retro porto e l'effettiva capacità di promuovere nei confronti dell'Amministrazione Doganale soluzioni tecniche idonee ad accelerare il flusso delle merci in transito dal porto di Genova ed i nodi logistici di riferimento vengono unanimemente percepiti come fattori chiave di successo. Dal punto di vista degli operatori, questo approccio si propone di promuovere una integrazione di informazioni con tutti gli attori del processo logistico sia interno al porto che esterno, così da tendere ad una ottimizzazione di tempi e costi (possibilità di scelta del trasporto migliore, sia tecnicamente che economicamente), miglioramento della fruizione delle infrastrutture e dei servizi portuali, maggior sicurezza (conoscenza dei prodotti trasportati), ottimizzazione degli spazi e del ciclo portuale (conoscenza merci in arrivo).

Analoghe considerazioni sono emerse nei contatti avuti e nei gruppi di lavoro conseguentemente costituiti (proprio nella logica di costruzione dei sistemi logistici integrati di nostro interesse) con alcune delle realtà retroportuali e basi logistiche di più rilevante interesse per la portualità genovese. Sotto questo profilo, un elemento di rilevante interesse è rappresentato dall'impegno che si sta sviluppando per fare in modo che gli assetti organizzativi ed infrastrutturali connessi alla costituzione dei Sistemi possano trovare un elemento di definizione e sviluppo negli

atti di programmazione trasportistica delle Regioni e degli Enti coinvolti nelle iniziative promosse dall'Autorità Portuale di Genova.

Due sono quindi gli ambiti di intervento che paiono delinearsi:

1. porre gli interventi di potenziamento dell'offerta infrastrutturale ferroviaria (interna ed esterna all'area portuale) al servizio di degli scenari sopra delineati e, al contempo, verificare le condizioni per lo sviluppo di azioni strategiche verso il settore della logistica, al fine di consolidare le relazioni più significative per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma;
2. creare "corridoi informativi" (componente software) tra il porto e i terminali interni (retroporti/interporti/basi logistiche) con l'obiettivo di fluidificare e semplificare le procedure di controllo in ambito portuale ed assicurare più puntuali sistemi di tracciamento dei flussi di traffico in transito nelle aree portuali e verso i nodi logistici di interesse per il porto di Genova.

Nelle pagine che seguono verranno quindi approfonditi alcuni temi di interesse con l'obiettivo di fornire un quadro aggiornato delle iniziative in essere sia per quanto concerne la componente della logistica ferroviaria sia gli interventi sull'organizzazione del ciclo portuale.

2.3.2 La logistica ferroviaria

Come è già stato evidenziato nel paragrafo precedente, uno dei temi prioritari che caratterizza lo sviluppo dei sistemi logistici integrati è rappresentato dalla costruzione e consolidamento di un sistema di relazioni intermodali tra il porto di Genova e il suo mercato di riferimento.

Tale sistema è costituito da un insieme di interventi e/o di azioni che attengono:

- l'area portuale;
- la rete infrastrutturale di collegamento tra il porto e le principali O/D nazionali e internazionali;
- i principali nodi di interscambio;
- gli aspetti operativi e gestionali che attengono l'organizzazione del ciclo del trasporto e in particolare la vezione ferroviaria.

Come più volte rappresentato nei precedenti strumenti di programmazione e nelle linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'obiettivo che il porto di Genova si pone nel medio-lungo termine è duplice: da un lato rafforzare i collegamenti ferroviari/intermodali con il mercato nazionale di riferimento, e dall'altro creare le condizioni affinché le strategie di sviluppo lungo i principali corridoi europei permettano una progressiva penetrazione dei flussi marittimi internazionali verso mercati più ampi di quelli attuali.

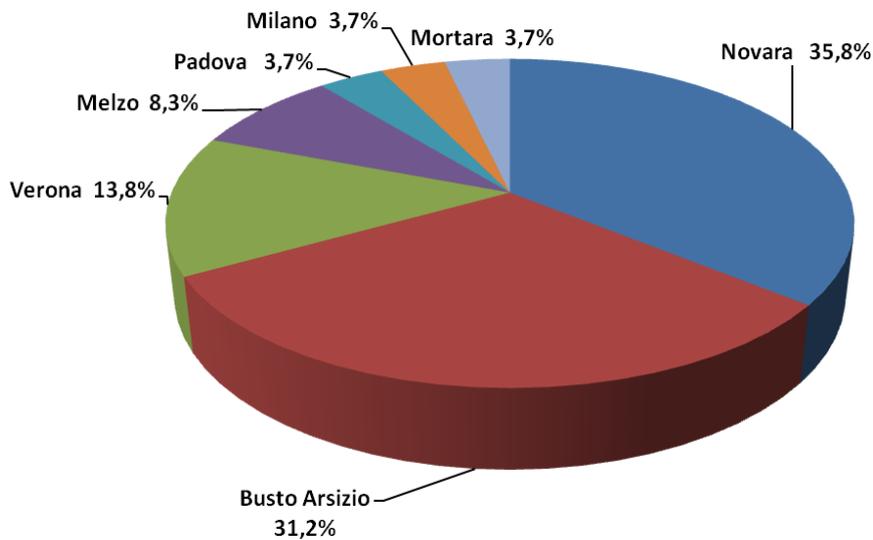
Come rappresentato nel Piano della Logistica predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nel quadro delle relazioni intermodali (traffico non accompagnato) che collegano i principali interporti italiani con l'Europa, quantificate in circa 500 treni settimanali (in+out), l'offerta settimanale dei servizi che potenzialmente trasportano container marittimi utilizzando i porti del Nord Europa sono quantificati in 109.

Come si evince dalla tabella seguente i principali nodi di interscambio sono rappresentati da alcuni scali intermodali dell'Italia settentrionale tra cui Novara, Busto Arsizio, Melzo, Verona e Padova.

Offerta da/per principali Porti Nord Europei – Servizi ferroviari container

	Le Havre	Anversa HTA, Combinant e Zomerweg	Rotterdam	Hamburg	Totale Servizi Settimanali
Novara	6	9	24		39
Busto Arsizio		17	5	12	34
Mortara			4		4
Melzo			9		9
Milano Segrate		4			4
Verona		4	6	5	15
Padova			4		4
Totale	6	34	52	17	109

Fonte: Piano della Logistica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Consulta per l'Autotrasporto e la Logistica, 2011



Lo stesso rapporto predisposto dal Ministero individua una concentrazione dei servizi su alcuni operatori principali:

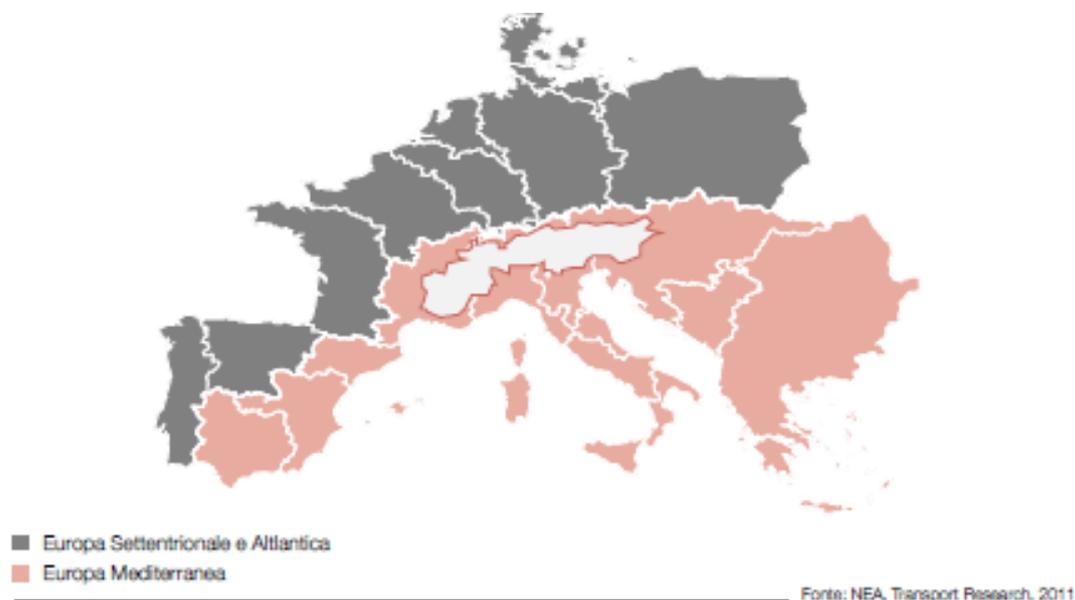
- Interferryboats (IFB) Novara - Anversa;
- ERS Melzo – Padova/Rotterdam/Venlo
(Container Inland Services del gruppo Maersk)
- Novatrans Novara – Le Havre
- Hupac Novara/Busto/Verona – Rotterdam/Amburgo/Anversa

Da una stima effettuata relativamente alla capacità produttiva approntata sulle direttrici sopra considerate emerge come essa risulti pari a circa 440.000 TEU/anno. Tale dato si colloca all'interno del più ampio dibattito sulla dimensione del mercato contendibile tra i porti del Nord e del Sud Europa di recente sviluppato in uno studio condotto da NEA che evidenzia alcuni fattori che contribuiscono ad orientare verso i porti del Northern Range le scelte degli operatori:

- Fattori strutturali:
 - il peso economico delle aree di O/D dei traffici;
 - l'assenza di barriere orografiche/idrografiche;
 - la distribuzione dei grandi centri di scambio multimodale.
- Fattori di mercato che attengono a valutazioni di carattere economico e strategico delle principali shipping lines sostanzialmente centrate sulla

possibilità di conseguire significative economie di scala non solo a livello portuale ma anche lungo la filiera del trasporto.

Dimensione e caratteristiche del mercato "contendibile"



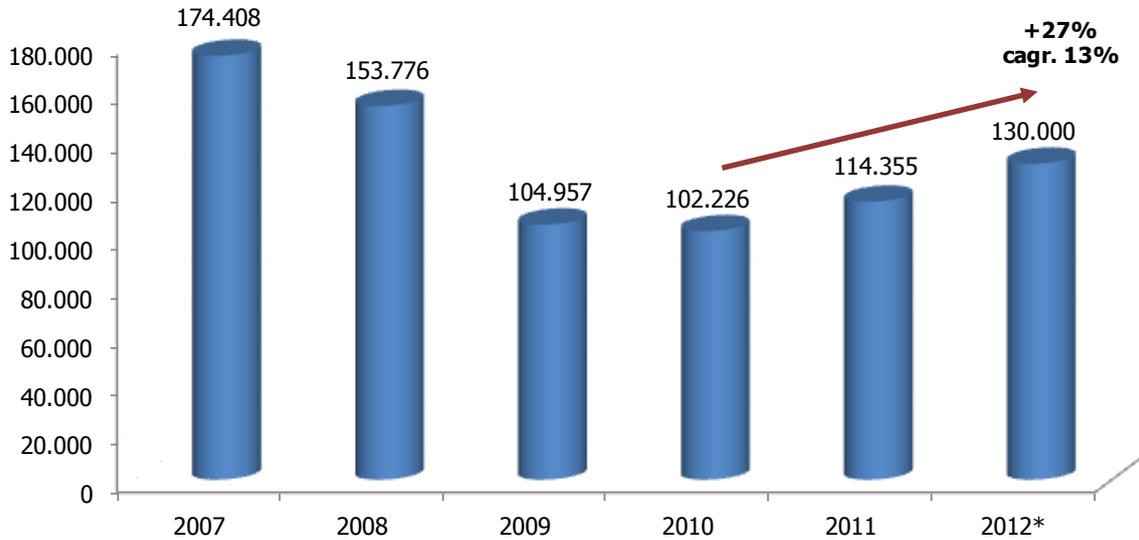
Nel contesto sopra delineato e sulla base di ulteriori studi condotti sul tema della competitività del sistema logistico italiano, emerge con evidenza come le urgenze più significative riguardino da un lato i collegamenti con le reti ferroviarie e viarie e, dall'altro, tempi/costi connessi all'espletamento delle pratiche doganali¹.

Il porto di Genova, all'interno del mercato della portualità mediterranea, si concentra sui fattori sopra considerati e rappresentati nel paragrafo di inquadramento generale al fine di sviluppare una politica di sviluppo dell'intermodalità e di efficientamento della filiera logistica.

Per quanto concerne l'andamento del trasporto ferroviario nello scalo genovese, come evidenziato nella tabella seguente, dopo una forte contrazione registratasi tra il 2009 e il 2010 (-33%) e strettamente legata sia alla crisi economica sia alla procedura di assegnazione in concessione del servizio di manovra, nel corso del successivo biennio i carri carichi in arrivo e partenza dallo scalo sono tornati a crescere con un incremento pari a circa il 30% rispetto al punto di minimo del 2010 (tasso medio annuo di crescita negli ultimi 2 anni del 13%).

¹ Si veda a questo proposito lo studio di Cassa Depositi e Prestiti del maggio 2012 "Porti e Logistica", lo studio NEA "The balance of container traffic amongst European Ports", ottobre 2011, analisi Banca di Italia " Il sistema portuale italiano: un'analisi sui fattori di competitività e di sviluppo", febbraio 2009.

Andamento del carri movimentati nel porto di Genova



* previsioni fonte Fuorimuro s.r.l.

Da una osservazione delle relazioni che i terminal portuali hanno con i principali terminal intermodali/interporti nel Centro-Nord Italia, emerge come le principali aree di interscambio risultino essere Lombardia (40%), Emilia Romagna (21%), Piemonte, Veneto e Friuli (19%). In particolare le principali origini/destinazioni dei carri ferroviari sono Milano Smistamento (21%), Rivalta Scrivia e Padova (12%), Melzo e Rubiera (9%). Seguono Trecate (5%), Vicenza e Brescia (4%).

Le previsioni per il triennio 2013-2015 traggono, ai tassi medi annui di crescita degli ultimi anni un volume pari a circa 270.000 carri che contribuirebbero ad innalzare lo split modale del porto che attualmente, considerato tutto il traffico movimentato (escluso il transhipment) si mantiene su un livello pari al 13-15%.

Per quanto concerne le politiche di intervento sul trasporto ferroviario l'impostazione portata avanti negli ultimi anni è stata quella di ricercare con Ferrovie dello Stato ed in particolare con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. soluzioni condivise e praticabili in un arco temporale breve-medio che, integrando o completando sul versante portuale il più ampio intervento sul nodo ferroviario di Genova e nella prospettiva della nuova linea di valico, meglio qualificano il porto sul versante della vezione ferroviaria. Al riguardo l'Autorità Portuale ha proposto uno specifico emendamento al testo di riforma della legge 84/94 licenziato dal

Senato che appunto consenta l'unificazione tecnica, tecnologica e gestionale delle reti ferroviaria portuale con quella nazionale gestita, anche per i rilevanti profili della sicurezza, da RFI. Tale disposizione si armonizzerebbe, completandole, con quella già inserite nel testo all'esame della Camera (sistemi logistico-portuali) e con l'articolo 46 del Decreto Legge 201/2011 convertito con la legge 214/2011.

In particolare per quel che attiene al "**piano degli investimenti ferroviari**" dell'Autorità Portuale, in questa sede si procede ad aggiornare sia l'avanzamento dei lavori inseriti in precedenti programmazioni operative che rimangono confermati, sia gli interventi da inserire nella prossima programmazione triennale.

Obiettivo comune è quello di migliorare la dotazione della infrastruttura ferroviaria portuale e di cercare, laddove possibile, le condizioni per eliminare o significativamente ridurre la soluzione di continuità operativa rappresentata dal servizio di terminalizzazione delle tradotte e di manovra.

La sintesi tecnico finanziaria degli interventi già in corso e realizzati (per 14,2 milioni di euro) è la seguente:

- Parco Rugna Bettolo: realizzazione – nel contesto del più ampio progetto di Calata Bettolo e relative connessioni – di tre fasci di binari (tredici binari di cui 10 operativi) al servizio degli operatori dell'ambito. I tempi di realizzazione dell'opera, di cui il primo fascio di binari (parco Rugna-Bettolo sud) è stato già appaltato, si collocano tra il 2013 ed il 2015 per uno stanziamento complessivo di 9 milioni di euro.

Per quanto concerne il secondo e terzo fascio di binari è viceversa subordinato al completamento dei lavori di Calata Bettolo.

L'intervento si completerà con la necessaria automazione degli scambi e con la elettrificazione della linea sino alla Galleria per il parco esterno del Campasso.

- Bacino di Sampierdarena:
 - realizzazione di un primo lotto della nuova dorsale ferroviaria relativo sia all'impianto tra Calata Inglese, Ponte Etiopia (1,6 milioni di euro) e connessione con il parco interno di Fuori Muro, di cui è previsto il completamento entro il primo trimestre 2013;

- nuovo impianto ferroviario su Ponte Libia e connessione con la radice ovest del Parco Fuori Muro (1,6 milioni di euro) completato nel mese di novembre 2012;
- realizzazione di un nuovo impianto ferroviario al servizio dei pontili Ronco e Canepa da eseguirsi in sequenza al previsto riempimento dello specchio acqueo tra i due pontili, nuovo impianto connesso sia con il Parco Fuori Muro sia con la linea nazionale verso il parco esterno di Sampierdarena. I tempi di realizzazione si collocano tra il 2014 ed il 2015;
- la riqualificazione dell'edificio manovra e security (1,3 milioni di euro) già avviato nell'anno in corso e per il quale si prevede il completamento nei primi mesi del 2013

Tra gli altri interventi programmati per l'anno 2014 vanno segnalati:

- La ristrutturazione della parte di Galleria verso il Campasso, di esclusivo uso portuale, sino all'incrocio con la linea verso Santa Limbania, con la realizzazione di un binario di accesso al porto (e rimozione dei due esistenti) e connessa elettrificazione. L'intervento consentirà ai treni di giungere (ovvero andare) dal Parco esterno del Campasso sino ai nuovi fasci di binari Rugna Bettolo senza cambio di locomotore e consentirà altresì il transito dei contenitori fuori sagoma (PC 45) in oggi possibile solo da Sampierdarena.

L'investimento si completerà con la necessaria strumentazione di sicurezza in zona Passo Nuovo in cui la linea incrocia la viabilità portuale e con completa elettrificazione sino al Parco Rugna Bettolo.

E' altresì previsto il completamento della elettrificazione tra Ponte Ronco e linea verso il Parco di Sampierdarena.

L'investimento è stato programmato per 4 milioni di euro e si svilupperà nell'arco temporale tra il 2013 ed il 2014 in relazione all'andamento dei lavori in corso sui compendi interessati (Bettolo e Ronco Canepa): è in corso la progettazione dell'intervento in collaborazione tecnica con RFI.

Si può così realizzare, nel bacino di Sampierdarena ed in particolare al servizio dei principali terminal contenitori, un modello di funzionamento ferroviario improntato ad una più efficiente gestione operativa.

Questo intervento, così come già anticipato nel capitolo relativo alla programmazione delle opere, viene considerato di importanza strategica ai

fini del coordinamento con i lavori in corso da parte di RFI sul parco del Campasso. A questo proposito si richiama come le maggiori risorse finanziarie che potranno rendersi disponibili nel corso del 2013 (anche come conseguenza di eventuali ribassi d'asta), saranno dedicati ad un anticipato avvio dell'intervento rispetto a quanto programmato.

- La ristrutturazione del Parco Fuori Muro con prolungamento dello stesso verso ponente, realizzazione di un secondo binario di accesso e il completamento della nuova dorsale ferroviaria con le connesse interconnessioni al Parco. Il progetto prevede altresì l'installazione di nuovi sistemi di automazione e sicurezza anche nei punti di interferenza con la viabilità stradale. L'investimento è stato programmato in 18 milioni di euro e si svilupperà a partire dal 2014.
- La realizzazione, in ambito Voltri, di un nuovo fascio di 3 binari elettrificato sino alla radice da collocare nel confine nord dell'attuale parco interno e da dedicare prevalentemente al servizio "navettamento" verso i retroporti con evidenti effetti di economicità e di riduzione dei tempi operativi. L'investimento programmato in 4,5 milioni di euro si svilupperà a partire dal 2014 ed è da porsi in relazione sia con gli interventi da parte di RFI sulla Stazione di Voltri mare (ampliamento a 7 binari dedicati al servizio merci) sia con la costruzione del nuovo viadotto di accesso al terminal la cui programmazione esecutiva si attesta nel biennio 2013-2014.

Programmazione interventi infrastruttura ferroviaria

Oggetto	Perizia	Periodo	Valore (M.ni €)
Parco Rugna Bettolo terzo fascio	P. 2460	2012-2013	5,0
Parco Rugna Bettolo primo e secondo fascio	P.2460	2013-2015	4,0
Dorsale Inglese Libia	P.2811	2012-2013	1,6
Raccordo Libia	P.2811	2012-2013	1,6
Parco Ronco Canepa	P.2603	2012-2015	2,0
Riqualificazione edificio manovra e security	P. 2856	2012	1,3
Riqualificazione infrastrutture ferroviario di collegamento al parco "Campasso", realizzazione della trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo / Parco Rugna / Linea Sommergibile".		2014	4,0
Nuovo raccordo ferroviario – bacino portuale di Voltri		2014	4,5

Bacino Portuale di Sampierdarena – Ristrutturazione dello scalo merci fuori muro con nuova elettrificazione dei binari e la relativa messa a norma delle intervie	2014	18,0
Totale		42,0

Fonte: Autorità Portuale di Genova

Nel più lungo periodo ed in relazione sia all'andamento della movimentazione ferroviaria sia alle disponibilità finanziarie si potrà procedere, di intesa con gli Enti Locali e la Regione, alla realizzazione di un nuovo asse ferroviario in galleria tra la radice est del Parco Fuori Muro ed il parco del Campasso. L'intervento, di indubbio interesse in ordine alla rapida circolazione dei convogli, è stato stimato in circa 25 milioni di euro.

Sempre sul versante ferroviario si deve ricordare la realizzazione della nuova "Bretella di Ponente" per il collegamento in/out dal Parco di Sampierdarena al Parco Fuori Muro. Tale realizzazione rientra nella progettazione di Sviluppo Genova nell'ambito del più complessivo intervento su Lungomare Canepa.

2.3.3 Gli interventi sull'organizzazione del ciclo portuale e logistico

I programmi di lavoro avviati si pongano in continuità con quanto evidenziato nel precedente POT è peraltro da sottolineare che:

1. le tematiche afferenti alla evoluzione del ciclo doganale e del ciclo relativo alle informazioni "lato mare" nonché le stesse relazioni con il sistema di gestione della piattaforma logistica nazionale sono sempre più riconducibili, anche alla luce dei risultati conseguiti, ad una logica di intervento connessa alla progressiva realizzazione dello *sportello unico portuale* quale sintesi della attività di indirizzo e coordinamento svolta da Autorità Portuale sull'assetto organizzativo del porto;
2. la capacità di operare secondo la logica dello sportello unico (e quindi la capacità di ricondurre ad omogeneità e coerenza l'insieme delle informazioni e processi che caratterizzano il nostro tessuto istituzionale ed operativo) va ad incidere in maniera diretta sul ruolo dell' Autorità Portuale quale soggetto promotore dei sistemi logistici integrati di cui al richiamato dell'art. 46 legge 241/2011 e quindi sulle funzioni di indirizzo e coordinamento di nodi logistici

complessi e più articolati rispetto alla dimensione strettamente portuale. L'evoluzione del sistema telematico portuale è prioritariamente finalizzata a supportare, secondo quanto anche quanto evidenziato nelle linee di indirizzo del nuovo PRP, tale processo di sviluppo istituzionale.

Anche da questo punto di vista, l'obiettivo è una coerente integrazione dei processi della logistica e del trasporto, consentire di migliorare la circolazione delle informazioni tra i diversi soggetti coinvolti in tali processi, garantire tempi molto ridotti nel "dialogo" tra gli operatori e rendere tale dialogo coerente con il più generale assetto organizzativo del porto e dei nodi logistici di riferimento. Vale a dire, porre le condizioni per lo sviluppo di più efficienti ed efficaci collegamenti tra il porto e il suo mercato interno, attuale e potenziale, al fine di garantire una crescita dei traffici in linea con le esigenze che il mercato del trasporto manifesta.

Sotto il profilo degli ulteriori sviluppi del sistema telematico portuale ci si limita in questa sede ad identificare gli ambiti di intervento più direttamente correlati alla costruzione dei sistemi logistici integrati. Il sistema, nel suo assetto attuale, ha già portato importanti benefici, consentendo di razionalizzare l'interscambio documentale in importanti fasi del ciclo delle merci e conseguentemente assicurare la fluidificazione dei traffici. Peraltro già in oggi, il nodo logistico portuale genovese è in grado di *ragionare* secondo una logica di distribuzione dei processi informativi, documentali ed operativi in un ambito ben più ampio di quello strettamente portuale e quindi secondo una logica di intervento coerente con quanto richiamato ai punti precedenti. Tenuto conto dei significativi aspetti sperimentali e di unicità che lo caratterizzano nell'intero panorama trasportistico nazionale, il sistema necessita di continua evoluzione, al fine di ottimizzare il processo in ogni sua fase e renderlo pienamente coerente rispetto alle esigenze di sviluppo del porto di Genova.

Da questo punto di vista, il Preavviso di Arrivo (quale elemento di sintesi di tutti gli elementi informativi connessi ai contenitori da movimentare in porto) rappresenta l'interfaccia virtuale tra il porto ed i sistemi operativi/informativi dell'intera catena logistica del trasporto. L'attività svolta sul Preavviso è quella in grado di meglio qualificare il riordino operativo promosso attraverso il sistema; il risultato conseguito si misura efficacemente, anche sulla base delle ormai consolidate relazioni con le Associazioni rappresentative delle imprese dello stesso Autotrasporto, sia in termini di riordino del ciclo autotrasportistico (con tutto quello che ne consegue in termini di incremento della complessiva sostenibilità dei traffici)

sia in termini di progressiva riconfigurazione delle stesse attività di accettazione di varco.

A riguardo, si sta procedendo nella implementazione di strumenti decisamente innovativi in grado di fornire allo stesso autotrasporto procedure semplificate di accesso in caso di preavviso di arrivo nelle aree portuali. Di tale modello è già stata avviata la sperimentazione operativa nel bacino portuale di Voltri cui, a breve, corrisponderà (anche a seguito di rilevanti interventi posti in essere sotto il profilo della viabilità e del riordino delle aree di sosta) una completa riconfigurazione delle strutture/procedure di accettazione mezzi con l'introduzione di corsie preferenziali di accesso per gli autotrasportatori che seguono le *buone pratiche operative* definite in sede di Accordo di Programma sottoscritto in attuazione dell'art. 6 bis del D.Lgs 286/05.

La condivisione sul processo sta comportando un consistente aggiustamento delle logiche sino ad oggi seguite nelle relazioni tra Compagnie – Agenti- Spedizionieri- Autotrasporto- struttura terminalistica ed è riconducibile al seguente schema:

Il concetto della priorità in coda

- L'accesso agli sportelli verrà regolato da 3 code di attesa:
 - Coda **A: veloce** (priorità alta)
 - Coda **B: normale** (priorità media)
 - Coda **Z: lenta** (priorità bassa)
- L'assegnazione ad ogni coda dipenderà da diversi fattori:
 - Utilizzo del badge APG
 - Presenza di «Preavviso di arrivo»
 - Disponibilità dell'utente all'eventuale inserimento self-service
 - Necessità di tornare allo sportello
- Gli utenti verranno serviti con frequenza dipendente dalla priorità:



10

Un elemento determinante nel percorso di lavoro intrapreso è rappresentato dal controllo degli accessi al porto che è uno dei pilastri di tutta la security portuale e che (ad integrazione delle misure già adottate in applicazione del Regolamento (CE) n. 725/2004 e in attuazione del Decreto Legislativo n. 203/2007) si incentra sulla attuazione del Piano di Sicurezza del porto di Genova, approvato dal Prefetto di Genova con Decreto 47093 del 20.12.2011. La funzione del sistema telematico è quella di contestualizzare, attraverso la gestione integrata dell'anagrafica dell'autotrasporto, alcune fondamentali procedure di security rispetto alle esigenze

proprie del ciclo operativo. L'obiettivo è quello di coordinare ed integrare il lavoro intrapreso sul nodo genovese all'interno del processo di definizione dell'anagrafe autotrasportistica in corso di approntamento a livello nazionale tramite la piattaforma UIRNet. Ciò a conferma che trattasi di una problematica decisamente unificante tra i diversi nodi che insistono sulla piattaforma logistica nazionale e sulla quale l'esperienza che si sta sviluppando a Genova può rappresentare, nelle relazioni di nostro maggior interesse, un elemento qualitativo di non trascurabile rilievo.

Il Preavviso di Arrivo rappresenta quindi un elemento distintivo delle relazioni che verranno sviluppate con le realtà interportuali più direttamente connesse al nostro traffico. In questo senso, la relazione tecnologica con UIRNet rappresenta un elemento costitutivo nella costruzione dei sistemi logistici integrati cui prima si è fatto cenno.

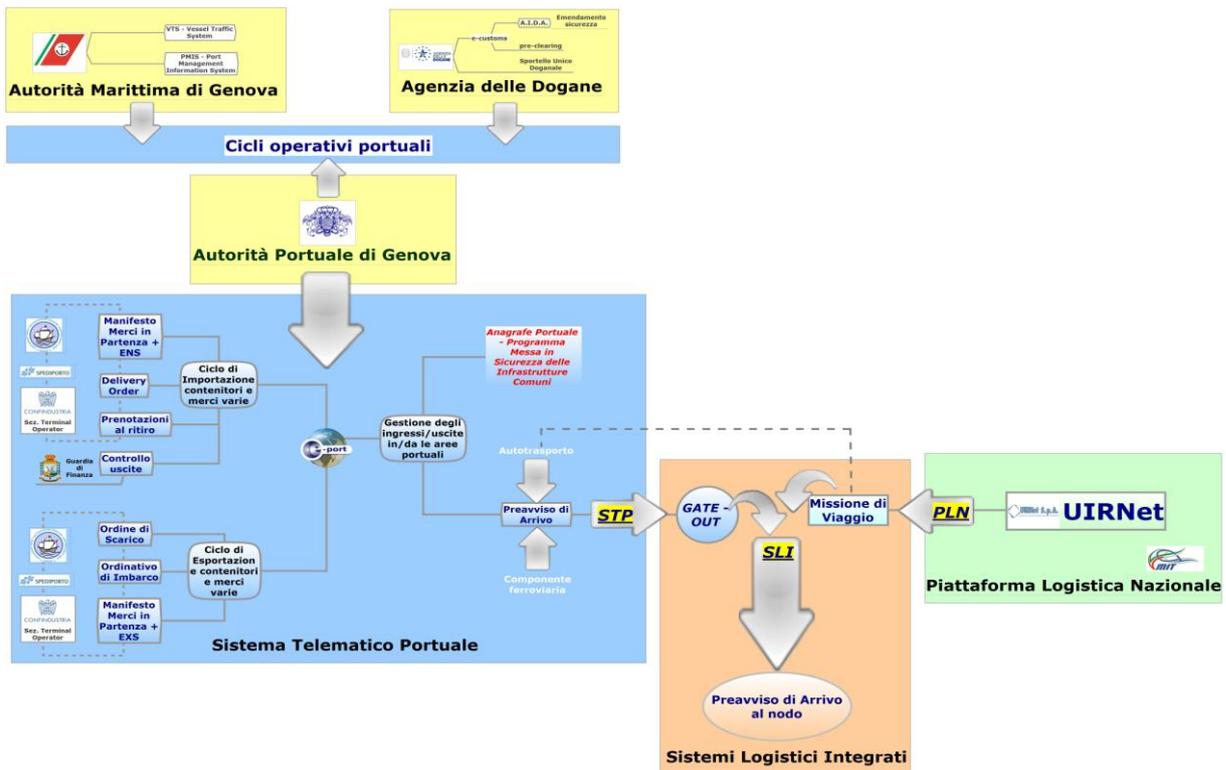
La prima fase del rapporto di collaborazione avviato con UIRNet è stata concepita per rispondere ad un duplice ordine di esigenze:

1. Rendere disponibili per l'autotrasporto che intrattiene relazioni con il nodo logistico genovese (e che si contraddistingue per profili organizzativi e di impresa estremamente diversificati) gli strumenti di fleet management e gestione delle missioni di viaggio già sviluppati e disponibili all'interno del sistema di gestione della piattaforma logistica nazionale (ed, in particolare, della sua componente riferita al nord ovest);
2. Programmare, in continuità con gli interventi sopra richiamati, la graduale sperimentazione nel contesto genovese di quelle componenti della piattaforma più direttamente riferite alla prenotazione delle fasce orarie di carico/scarico.

L'evoluzione delle relazioni tra la piattaforma di gestione della rete logistica e la portualità devono peraltro poter rispondere alla evoluzione del contesto normativo di riferimento per il sistema logistico nazionale, così come pare peraltro potersi evincere dal recente Decreto MIT 317 del 11.09.2012 emanato in attuazione dell'art. 61 bis della Legge 27/2012. Dal punto di vista dei porti, se durante la fase di sviluppo della piattaforma potevano infatti sembrare prevalenti i profili connessi alla attuazione del cit. art. 6 bis del D.Lgs 286/05 con particolare riguardo al concorso che i servizi offerti dalla piattaforma avrebbero potuto assicurare alla prevista disciplina dei tempi di attesa connessi alla movimentazione della merce, da

ultimo pare doversi considerare che tale elemento abbia da essere inglobato all'interno delle competenze attribuite alle Autorità Portuali ai sensi del cit. art. 46 della Legge 214/2011.

In questa prospettiva i servizi che sono stati sviluppati da UIRNet per rispondere alle esigenze di una riduzione dei tempi di transito degli automezzi nelle aree portuali (attraverso strumenti in gardo di assicurare modalità di accesso privilegiate per le missioni di viaggio di cui è stata previamente verificata la fattibilità documentale ed operativa) vanno resi disponibili in una logica allargata ed integrata rispetto ai diversi centri e piastre logistiche che concorrono a definire il nostro sistema logistico integrato. La prospettiva di lavoro, apprezzata nei gruppi di lavoro all'interno dei quali stiamo operando, è quella di trasformare le informazioni relative all'uscita della merce dal porto, in informazioni e documenti da trasferire alle nostre basi logistiche di riferimento e promuovere d'intesa con la stessa UIRNet, tutte le semplificazioni alle modalità di interoperabilità tra i sistemi rese evidenti dalla concreta esperienza di lavoro siano ad oggi sviluppata.



In connessione a tale impostazione gli ulteriori elementi meritevoli di maggior attenzione sul piano degli interventi organizzativi (e rilevanti nella logica di sistema che si è prefigurata) possono essere ricondotti a:

1. La Definizione delle specifiche modalità operative necessarie a consolidare nella realtà genovese le procedure di preclearing che rappresentano un terreno privilegiato per estendere gli effetti conseguenti alla intervenuta riconfigurazione telematica del MMA e MMP; il *Pre-clearing* rappresenta una oggettiva priorità di intervento, da valutare non solo in termini di elemento qualificante di ridisegno (e velocizzazione) del ciclo doganale di importazione, ma anche, come ben noto agli operatori, quale elemento qualificante nella stessa costruzione degli stessi sistemi logistici integrati e della componente di servizio ferroviaria. Sulla base degli sviluppi delle relazioni tra Agenzia delle Dogane e Capitanerie di porto (sotto il profilo dell'utilizzo in chiave doganale delle potenzialità di monitoraggio dell'avvicinamento delle navi in porto) pare potersi delineare, anche sulla base di quanto rappresentato nell'ambito del tavolo nazionale di lavoro e-customs, una consistente ottimizzazione di tali procedure; ovviamente, a livello genovese si sta seguendo con grande attenzione gli sviluppi dell'iniziativa promuovendo ogni utile accelerazione nella definizione della materia;
2. L'introduzione di strumenti atti a segnalare agli operatori che coordinano le attività di "prelievo" le situazioni di eccessiva permanenza dei contenitori e/o di un non tempestivo approntamento delle stesse procedure doganali di svincolo della merce.
3. Più in generale l'intera comunità genovese nutre grandi aspettative dall'entrata in funzione (Genova è il primo nodo logistico ad esserne interessato a livello nazionale) delle nuove componenti del sistema telematico della Capitaneria di Porto, progressivamente in esercizio dal mese di ottobre di quest'anno che è destinato ad introdurre un ulteriore elemento di grande rilievo qualitativo nella circolazione e semplificazione delle informazioni rilevanti nel ciclo portuale; attraverso la progressiva eliminazione ogni residuo elemento cartaceo, il PMIS è in grado di rappresentare un elemento decisivo per rendere le informazioni lato mare più "fruibili" e meglio organizzate rispetto quelle raccolte lato terra, contribuendo ad efficientare le relazioni documentali tra Amministrazioni e fornendo agli stessi operatori migliori strumenti per la pianificazione delle attività correlate al traffico dei contenitori in ambito portuale.
4. Assicurare uno specifico apporto alla gestione coordinata e tecnologicamente avanzata delle emergenze e delle situazioni di fermo operativo in attuazione del Protocollo d'Intesa riguardante le procedure da seguire alla ripresa del

funzionamento del porto a seguito di sospensione dell'operatività sottoscritto il 29 marzo 2012 che ha una importante valenza anche sotto il profilo delle relazioni con la rete retro portuale;

5. Un capitolo di rilevanza strategica per la costruzione del *Sistema Porto* è costituito dalla realizzazione di una interfaccia informativa inter-amministrativa unica, la quale funga da elemento di coordinamento dei dati forniti dagli operatori, e che, in sostanza, si occupi di raccogliarli, ordinarli, ripartirli e distribuirli a tutti i Soggetti Pubblici interessati. Scopo di tale meccanismo è quello di comprimere e coordinare al massimo i tempi di trattamento delle richieste di permessi, autorizzazioni, verifiche e certificati necessari al fine dell'esecuzione di una operazione di importazione o di esportazione, anche per una miglior rispondenza alle esigenze indotte dal definitivo consolidamento del *Pre-clearing* cui si è più sopra fatto cenno. Si tratta pertanto di una misura volta a favorire il coordinamento fra tutti i soggetti (sia pubblici che privati) competenti, a vario titolo, sul ciclo dei controlli. Lo scopo di quest'ultimo strumento è quindi, più specificatamente, quello di favorire una esecuzione dei controlli in maniera integrata, e quindi di razionalizzare e velocizzare l'espletamento delle relative operazioni, attraverso la creazione di un meccanismo di raccordo che consenta di far dialogare i vari soggetti competenti in ordine agli stessi, evitando che si verifichino sovrapposizioni, fonti a loro volta di eventuali ritardi nel rilascio delle merci. Va sottolineato che nei contatti intercorsi con le realtà retro portuali e basi logistiche questo intervento è stato concordemente individuato come fondamentale per lo sviluppo delle relazioni operative con il porto di Genova. Anzi, la convergenza di un più ampio numero di Soggetti, pubblici e privati, su tematiche di tale delicatezza e complessità è auspicabile che possa tradursi in un incremento della complessiva capacità di intervento sulle oggettive disfunzioni in atto.

Va ancora sottolineato che tale ambito di intervento non va certamente sovrapposto con il processo di attuazione dello sportello unico doganale. Ci si limita infatti ad un puntuale intervento per arricchire le informazioni per i singoli presidi in modo da adeguare la loro capacità di pianificazione delle attività di controllo. Qualsiasi ulteriore intervento per accelerare il ciclo dei controlli nel porto di Genova sarà definito a valle della completa attuazione delle indicazioni di cui al DPCM 242/10 onde evitare tra l'altro improprie sovrapposizioni nei rispettivi ambiti di intervento. Nel quadro degli interventi riconducibili allo Sportello Unico, si inserisce anche il rapporto di collaborazione

avviato, a livello Governativo, con la Repubblica Coreana in materia di sportello unico portuale e tracciamento delle merci in arrivo da quel mercato e che vede coinvolte alcune tra le realtà terminalisti che genovesi più importanti.

Va ancora precisato che l'intervento previsto è coerente e si integra all'interno delle diverse iniziative che, sul versante infrastrutturale, Autorità Portuale sta sviluppando in materia di Punto di Entrata Designato (PED), sia sul bacino di Voltri che su quello di Sampieradena.

Data la valenza che tali interventi assumono nell'organizzazione generale del porto si precisa ancora che:

- Per tutto il periodo settembre 2011/settembre 2012, l'intervento (considerata la necessità di rivedere l'impostazione progettuale inizialmente prevista) è stato oggetto di numerosi e progressivi incontri (sia sotto il profilo organizzativo che tecnico ingegneristico) con tutti i Soggetti interessati (Sanità Marittima, Uffici Veterinari, Agenzia Dogane, Ufficio Fitosanitario, Arpal, Istituto Zooprofilattico, CMS) per definire una soluzione complessivamente condivisa.
- Tenuto conto delle valutazioni espresse da tutti i Soggetti coinvolti in argomento, si è ulteriormente rafforzata la consapevolezza che la realizzazione della piattaforma costituisca una novità assoluta nella portualità nazionale. Ciò che si intende perseguire, per assicurare la piena funzionalità del porto, è la *verifica unica*, vale a dire un nuovo sistema organizzativo all'interno del quale lo sportello unico doganale è uno dei componenti integrati, allo stesso modo dei componenti che fanno capo agli altri presidi.
- L'intervento non solo incide sui "tempi di intervento" delle Amministrazioni direttamente impegnate nel ciclo dei controlli ma, attraverso l'Insediamento in porto un laboratorio specificatamente dedicato alle attività analitiche di interesse portuale, opera un contestuale riordino delle attività analitiche connesse all'operatività portuale.
- L'intervento rappresenta la esplicitazione di un principio che Autorità Portuale intende perseguire in materia: laddove viene in discussione l'organizzazione di servizi essenziali allo sviluppo del porto di Genova è la stessa Autorità Portuale che interviene a definire ed organizzare il livello qualitativo dei servizi che si intende assicurare: è sulla base di tale indirizzo che, in analogia con l'intervento PED, si è avviata la progettazione di un intervento di riordino e potenziamento della piattaforma dei controlli a valere per il bacino di Voltri.

- Contestualmente alla definitiva approvazione del progetto verrà definito, con il concorso degli stessi operatori, il dettaglio del modello organizzativo di riferimento. Analogo percorso sarà seguito con Arpal e Regione per le specifiche problematiche connesse alla riorganizzazione di tali servizi conseguentemente alla realizzazione del PED. Ciò anche per fare in modo che i servizi resi all'interno della Piattaforma, pur preservando la loro finalità pubblica e di controllo, possano poter rispondere appieno alle necessità commerciali e competitive del nostro sistema portuale. Il nostro intendimento è quello di prefigurare la realizzazione di un "piano di sviluppo industriale" del ciclo dei controlli all'interno del porto che parametri risorse e struttura alle previsioni di crescita del nostro scalo con una organizzazione del ciclo pienamente coerente con la normale tempistica di lavoro degli impianti portuali.

2.4 Le politiche per l'ambiente – Piano Energetico Ambientale Portuale (PEAP)

Il Piano Energetico Ambientale Portuale (PEAP) è uno strumento per orientare e promuovere l'uso delle fonti rinnovabili e l'aumento dell'efficienza energetica nell'area portuale.

Realizzato da Autorità Portuale, Provincia di Genova e Fondazione Muvita (100% Provincia di Genova) consiste in un insieme organico di documenti di analisi, elaborati tecnici, documenti di indirizzo, strategie e strumenti di comunicazione, ed è uno strumento concreto di pianificazione ed intervento, in grado di fornire

- all'Autorità Portuale gli strumenti necessari alla realizzazione di azioni concrete per una regolamentazione di indirizzo degli interventi attuabili nell'area (sul fronte della produzione di energia da fonti rinnovabili e dell'efficientamento energetico),
- e agli operatori privati uno strumento concreto (e le informazioni al contorno) necessari per cogliere significative opportunità di investimento - capaci di generare ritorni economici sia sotto forma di risparmi che di nuovi ricavi.

Le principali "sezioni" tecniche che compongono il PEAP sono:

- a) Quadro normativo;
- b) quadro delle correlazioni con gli strumenti di Pianificazione in ambito portuale;
- c) quadro ambientale;
- d) quadro delle condizioni degli edifici;
- e) elaborazione delle linee guida per gli interventi;
- f) valutazione ambientale strategica;
- g) metodologie e scelte progettuali.

Il Piano Energetico Ambientale Portuale (PEAP) presenta specifici punti di forza:

- realizzazione di una valutazione del potenziale in termini di produzione di energia da fonti rinnovabili e di risparmio energetico ma anche analisi puntuale sugli interventi concretamente realizzabili nell'immediato;
- realizzazione ed attivazione di uno strumento operativo (software ad hoc) per la

gestione ed il monitoraggio day by day delle attività legate all'implementazione del Piano Energetico Ambientale Portuale;

- realizzazione di uno specifico strumento di inquadramento normativo per il rilascio delle autorizzazioni da parte di AP ("Linee Guida per l'esecuzione delle opere di riqualificazione energetica e di miglioramento della produzione energetica in ambito "Porto di Genova");
- sviluppo del progetto in modo partecipato e con il coinvolgimento degli stakeholders locali.

Obiettivi e stato di attuazione del PEAP

Abbatte di 20.000 tonnellate l'anno la CO2 emessa dal porto di Genova con 60 milioni di euro d'investimenti in nuove energie. E' l'obiettivo del Piano Energetico Ambientale Portuale (PEAP) realizzato da Autorità Portuale di Genova in collaborazione con Provincia di Genova e Fondazione Muvita (100% Provincia di Genova). Strumento unico finora in Italia per promuovere le fonti rinnovabili e l'efficienza energetica in aree portuali, il PEAP grazie al suo carattere innovativo e' stato riconosciuto dalla Commissione Europea come Partner Ufficiale della Campagna Europea per l'Energia Sostenibile.

Il piano vuole trasformare lo scalo di Genova in un 'green port', grazie a nuovi impianti solari, fotovoltaici, eolici e per l'elettrificazione delle banchine installati nelle aree portuali, con un beneficio potenziale di circa 200.000 tonnellate di emissioni di CO2 in meno entro il 2020.

L'elettrificazione delle banchine, nell'area delle Riparazioni Navali del porto di Genova, sarà il primo passo per evitare che le navi ormeggiate tengano a lungo in funzione i motori ausiliari immettendo nell'aria grandi quantità di gas serra proprio nel cuore della città (12 punti di accosto), e nello stesso tempo ridurre le emissioni acustica nell'area in modo considerevole.

L'Autorità Portuale ha già inserito il progetto, finanziato dalla Regione Liguria, dal Ministero dell'Ambiente e dalla stessa Autorità Portuale per un importo di circa 15 milioni di euro, nel suo programma di politica ambientale.

Inoltre, l'APG sta portando avanti anche la progettazione per l'elettrificazione della banchina del Terminal VTE, e ha allo studio l'elettrificazione della zona traghetti, in

modo da abbattere non solo le emissioni ma anche il rumore dei generatori delle navi agli accosti.

Un altro significativo intervento previsto dal PEAP consiste in un impianto eolico da 39 torri sulla diga foranea. Enel Green Power sta terminando l'iter autorizzativo per la valutazione di impatto ambientale (VIA).

Oltre a questi impianti il Piano prevede – allo stato attuale - la realizzazione di 29 impianti fotovoltaici distribuiti sulle coperture degli edifici portuali per circa 5.600 chilowatt di potenza, e 3 impianti solari termici. Il primo a "tagliare il traguardo" è stato l'intervento realizzato nel terminal Messina, con l'installazione di un impianto fotovoltaico da 190 Kwp (200.000 KWh) che consente la produzione di energia elettrica integralmente usata nel ciclo produttivo dell'azienda.

È inoltre allo studio la realizzazione di nuovi progetti per lo sfruttamento di energia geotermica e idrotermica, con la realizzazione di impianti che siano in grado di produrre calore o raffrescamento negli edifici.

Sono inoltre passati positivamente al vaglio del Comitato Tecnico numerosi altri interventi, riguardanti varie tipologie: dalla riqualificazione di edifici per migliorarne le performances climatiche con contestuale rimozione dell'amianto presente, all'installazione di pannelli fotovoltaici e solari termici sia su aree industriali che su strutture di diversa destinazione (es.: hotel), fino alla copertura di grandi superfici da destinare a parcheggio con apposite pensiline fotovoltaiche.

Le prossime attività di sviluppo del PEAP

Nel prossimo triennio l'attività relativa al Piano Energetico Ambientale Portuale si svilupperà secondo i seguenti assi:

1. implementazione del Piano Energetico Ambientale Portuale, in particolare per quanto riguarda gli assi di sviluppo afferenti al progetto "Genova Smart City":
 - a. efficienza energetica (con l'obiettivo di realizzare le diagnosi energetiche di tutti gli immobili presenti nell'area, al fine di proporre gli opportuni interventi di efficientamento energetico);
 - b. mobilità sostenibile (con l'obiettivo di realizzare nel porto il primo esempio di "mobilità sostenibile" cittadina su vasta scala con le

- imprese dell'ambito portuale e le relative flotte di autoveicoli);
- c. sviluppo di reti intelligenti (sia per quanto riguarda il tema della distribuzione di energia che per quanto concerne il tema della gestione delle informazioni per gli utenti del porto);
2. supporto alle imprese portuali che intendono realizzare progetti inerenti la produzione di energia da fonti rinnovabili o l'efficienza energetica dei loro impianti e delle loro produzioni - da realizzarsi anche attraverso il lancio e la gestione di uno "Sportello informativo" dedicato;
 3. sviluppo di progetti per partecipazione a bandi nazionali ed europei sul tema dei "green ports", e sviluppo di un'apposita attività di networking a livello internazionale;
 4. realizzazione di iniziative-pilota su scala locale per quanto riguarda i temi
 - a. efficienza energetica,
 - b. produzione di energia da fonti rinnovabili^(*),
 - c. mobilità sostenibile in ambito portuale.

(*)

Si prevede di realizzare almeno una esperienza per ciascuna delle tecnologie previste nelle "Linee Guida" del PEAP

- Eolico On-shore
- Solare Termico e Fotovoltaico
- Biomasse
- Geotermia – Idrotermia
- Moto ondoso
- Sistemi di Cogenerazione e Trigenerazione
- Interventi di Efficienza Energetica sugli Edifici
- Interventi di Efficienza Energetica sull'Illuminazione Pubblica
- Misure per l'Efficientamento della Movimentazione Merci
- Elettrificazione delle Banchine
- Altre Tecnologie e Progetti Applicabili in Ambito Portuale (Energia verde, Segregazione della CO₂, Acquisto di Crediti di Carbonio)
- Mobilità elettrica