



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

Piano Operativo Triennale

2014-2016

Ottobre, 2013

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	16
1.2.1 I traffici containerizzati	16
1.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili	30
1.2.3 I traffici di rinfuse liquide.....	38
1.2.4 I traffici di rinfuse solide.....	52
1.2.5 La movimentazione passeggeri.....	66
2. Le linee strategiche per il triennio	76
2.1 La programmazione delle opere portuali	76
2.1.1 Introduzione	76
2.1.2 La riprogrammazione per l'anno in corso	77
2.1.3 La programmazione per il triennio 2014-2015	80
2.1.4 Le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale	95
2.2 La politica europea nel settore portuale	98
2.3 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati	104

0. Introduzione

Il Piano Operativo Triennale 2014-2016 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

L'economia mondiale continua a crescere, nonostante nel corso del 2013 non siano mancati numerosi segnali di debolezza.

Oltre ai fattori di incertezza già rilevati nei mesi precedenti e principalmente collegati ai forti debiti sovrani delle economie avanzate e all'instabilità e frammentarietà dei mercati finanziari, a fronte di una lieve ripresa delle economie avanzate è emerso un più marcato rallentamento dei paesi emergenti che ha indebolito ulteriormente l'economia mondiale rispetto a quanto previsto ad inizio anno.

Gli Stati Uniti hanno mostrato una ripresa delle attività grazie ad un'attenuazione della stretta fiscale e a politiche monetarie favorevoli. In particolare, nel secondo trimestre del 2013 il PIL è cresciuto del 2,5% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente, contando su una ripresa degli investimenti, trainata a sua volta da migliori condizioni di credito, che ha più che compensato un moderato rallentamento del consumo delle famiglie. Anche i dati relativi al terzo trimestre mostrano una prosecuzione della crescita, con un calo della disoccupazione e un miglioramento generale delle condizioni del mercato del lavoro.

Tuttavia, le difficoltà registrate negli ultimi tempi in relazione al bilancio federale statunitense e il timore di chiusura dello stesso continuano a costituire un motivo di rischio non solo per gli Stati Uniti ma per tutta l'economia mondiale.

Giappone e Regno Unito hanno registrato una crescita delle attività più marcata.

In Giappone per il 2013 è previsto un mantenimento del ritmo di crescita registrato nell'anno passato. In particolare è stato previsto un incremento nelle spese in infrastrutture e servizi da accompagnare con impulsi alla domanda e politiche orientate all'innovazione. Per il 2014 si stima un rallentamento dell'economia conseguente alle politiche di stretta fiscale, sebbene sino ad ora le azioni adottate dal governo pare abbiano stimolato la produzione.

I paesi emergenti continuano ad essere i principali motori della crescita globale, contribuendo circa ai due terzi della stessa. Nell'anno in corso, tuttavia, è confermato per la maggior parte degli stessi il rallentamento già avvertito nel 2012, sia a causa di fattori ciclici e congiunturali, sia in conseguenza di difficoltà strutturali persistenti.

Si pensi, a titolo esemplificativo, che a fronte di un ritmo di crescita che nel 2010 era pari al 10,5% per l'India e al 7,5% per il Brasile, nel 2012 gli incrementi del PIL sono stati rispettivamente del 3,2% e 0,9% e si stima che nell'anno in corso possano chiudere con 3,8 e 2,5%.

In Cina le politiche creditizie hanno contribuito a offrire un forte stimolo agli investimenti che ha creato un eccesso di capacità, dal momento che il capitale sta crescendo a ritmi molto più sostenuti di quelli della domanda domestica. Brasile e India sono invece stati frenati principalmente a causa di colli di bottiglia normativi e infrastrutturali.

Come rileva Banca d'Italia nell'ultimo Bollettino economico, anche nel secondo trimestre del 2013 le economie di Cina, India e Russia hanno rallentato, mentre si è registrata un'accelerazione dell'economia del Brasile (3,3%) dovuta a una crescita degli investimenti e a una forte ripresa delle esportazioni. Per quanto riguarda la Cina, nel terzo trimestre pare che l'adozione di misure a sostegno della crescita abbia stimolato l'economia. Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI) tengono conto, tuttavia, di una sorta di "rassegnazione" del governo cinese ad un percorso di crescita più moderato e bilanciato, revisionando pertanto al ribasso le stime di sviluppo dell'economia della Cina. E' opportuno ricordare, sebbene sia noto, che il rallentamento dell'economia cinese ha già avuto e continuerà ad avere marcati effetti su tutta l'economia mondiale e sul commercio internazionale, con ripercussioni più evidenti sui paesi esportatori di materie prime.

Anche per l'India gli sviluppi attesi sono stati rivisti al ribasso, principalmente a causa di difficoltà strutturali interne.

Tuttavia sia le economie dei paesi emergenti che quelle dei paesi in via di sviluppo potranno essere supportate dalle esportazioni trainate da una crescita più solida delle economie avanzate e da un consolidamento dei consumi legato a più bassi livelli di disoccupazione.

Il rallentamento dell'economia è stato marcato anche in Nord Africa e nel Medio Oriente, in entrambi i casi principalmente come riflesso dell'instabilità politica che ha caratterizzato molti paesi di queste aree. Per il 2014 tuttavia il FMI conferma una previsione di accelerazione.

A completare il quadro macro-economico, si rileva come dalla fine di giugno le quotazioni del greggio di qualità Brent siano aumentate in conseguenza delle ridotte forniture dal Nord Africa e alla situazione critica della Siria.

Andamento e previsioni di sviluppo PIL e commercio internazionale

Variazioni % su anno precedente				Proiezioni		Var. da WEO Luglio	
	2010	2011	2012	2013	2014	2013	2014
PIL Mondiale	5.1	3.9	3.2	2.9	3.6	-0.3	-0.2
Economie avanzate	3.0	1.7	1.5	1.2	2.0	0.0	0.0
Stati Uniti	2.5	1.8	2.8	1.6	2.6	-0.1	-0.2
Area Euro	2.0	1.5	-0.6	-0.4	1.0	0.1	0.0
- <i>Germania</i>	<i>3.9</i>	<i>3.4</i>	<i>0.9</i>	<i>0.5</i>	<i>1.4</i>	<i>0.2</i>	<i>0.1</i>
- <i>Francia</i>	<i>1.7</i>	<i>2.0</i>	<i>0.0</i>	<i>0.2</i>	<i>1.0</i>	<i>0.3</i>	<i>0.1</i>
- <i>Italia</i>	<i>1.7</i>	<i>0.4</i>	<i>-2.4</i>	<i>-1.8</i>	<i>0.7</i>	<i>0.0</i>	<i>0.0</i>
- <i>Spagna</i>	<i>-0.2</i>	<i>0.1</i>	<i>-1.6</i>	<i>-1.3</i>	<i>0.2</i>	<i>0.3</i>	<i>0.1</i>
Giappone	4.7	-0.6	2.0	2.0	1.2	-0.1	0.1
Regno Unito	1.7	1.1	0.2	1.4	1.9	0.5	0.4
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	7.5	6.2	4.9	4.5	5.1	-0.5	-0.4
Europa Centrale e Orientale	4.6	5.4	1.4	2.3	2.7	0.2	-0.1
Comunità degli Stati Indipendenti	4.9	4.8	3.4	2.1	3.4	-0.7	-0.3
- <i>Russia</i>	<i>4.5</i>	<i>4.3</i>	<i>3.4</i>	<i>1.5</i>	<i>3.0</i>	<i>-1.0</i>	<i>-0.3</i>
- <i>Altri Paesi</i>	<i>6.0</i>	<i>6.1</i>	<i>3.3</i>	<i>3.6</i>	<i>4.2</i>	<i>0.1</i>	<i>-0.1</i>
Asia (economie in sviluppo)	9.8	7.8	6.4	6.3	6.5	-0.6	-0.5
- <i>Cina</i>	<i>10.4</i>	<i>9.3</i>	<i>7.7</i>	<i>7.6</i>	<i>7.3</i>	<i>-0.2</i>	<i>-0.4</i>
- <i>India</i>	<i>10.5</i>	<i>6.3</i>	<i>3.2</i>	<i>3.8</i>	<i>5.1</i>	<i>-1.8</i>	<i>-1.1</i>
America Latina e Caraibi	6.0	4.6	2.9	2.7	3.1	-0.3	-0.3
- <i>Brasile</i>	<i>7.5</i>	<i>2.7</i>	<i>0.9</i>	<i>2.5</i>	<i>2.5</i>	<i>0.0</i>	<i>-0.7</i>
Medio Oriente e Nord Africa	5.5	3.9	4.6	2.1	3.8	-0.9	0.0
Africa sub-sahariana	5.6	5.5	4.9	5.0	6.0	-0.2	0.1
Commercio Internazionale (volumi, beni e servizi)	12.6	6.1	2.7	2.9	4.9	-0.2	-0.4
Import							
Economie avanzate	11.4	4.7	1.0	1.5	4.0	0.1	-0.2
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	14.9	8.8	5.5	5.0	5.9	-0.9	-1.4
Export							
Economie avanzate	12.0	5.7	2.0	2.7	4.7	0.3	0.0
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	13.7	6.8	4.2	3.5	5.8	-0.7	-0.5

Fonte: Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook (WEO)*, Ottobre 2013.

Come evidenzia Banca d'Italia nell'ultimo Bollettino Economico, dagli inizi di settembre l'attenuazione delle tensioni in Siria e la ripresa delle forniture dalla Libia hanno fatto lievemente calare i prezzi che sono comunque maggiori dell'8% rispetto a quelli dello scorso giugno. I contratti futures sembrano indicare per i prossimi dodici mesi una discesa graduale del prezzo del Brent sino a raggiungere i 104 dollari a barile.

Con riferimento all'area euro, sebbene la stessa si trovi ancora in fase recessiva, si intravede un miglioramento delle prospettive di sviluppo, anche in considerazione di una mitigazione delle politiche di austerità.

Gli indicatori relativi alla fiducia delle imprese, sulla base di quanto rilevato dal Fondo Monetario Internazionale, sembrano evidenziare la vicinanza ad una ripresa delle economie principali e a una stabilizzazione delle altre economie, sebbene la domanda privata resti debole a causa di un elevato tasso di disoccupazione e una compressione dei salari.

Nel secondo trimestre del 2013 il prodotto interno lordo dell'area euro, dopo un anno e mezzo di contrazione, ha registrato un incremento dello 0,3% sul periodo precedente, anche grazie al positivo contributo delle commercio con l'estero. I maggiori incrementi si sono registrati in Francia e Germania mentre in Italia si è attenuata la contrazione dell'economia.

Il clima generale di fiducia è migliorato sebbene la produzione industriale sia rimasta sostanzialmente stabile e il credito alle imprese abbia continuato a ridursi, in particolar modo in Spagna, Italia e Irlanda, seguite da Germania e Paesi Bassi. Sembra infatti che le politiche monetarie espansive abbiano fallito nel tentativo di incrementare l'offerta per le attività produttive e il percorso di crescita è stato reso più difficile dalle continue strette fiscali. L'inflazione ha continuato a ridursi nei mesi estivi, principalmente a causa del rallentamento dei prezzi dei prodotti energetici.

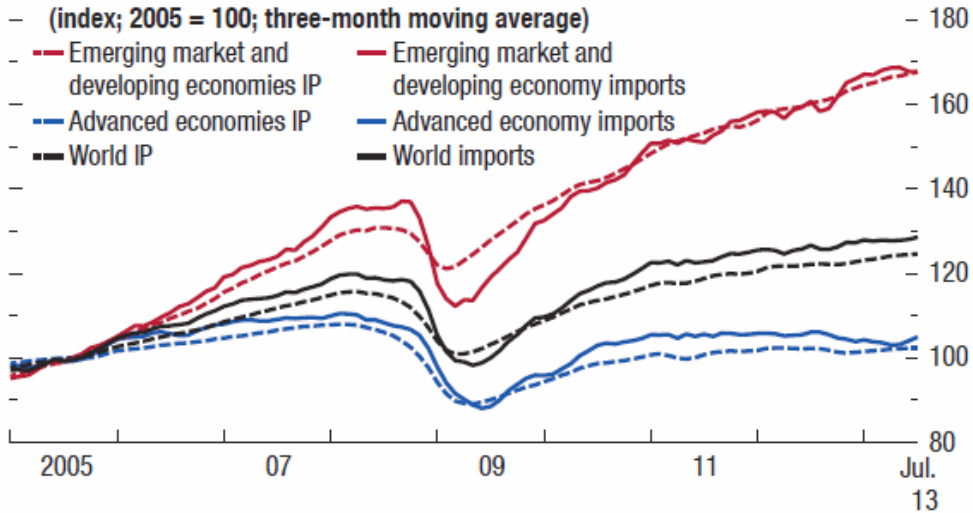
Contributi positivi all'economia dell'area euro sono stati forniti ancora una volta dal commercio internazionale, con particolare riferimento alla riduzione delle importazioni, ma non sono stati sufficienti a contrastare la contrazione della domanda interna.

Riflettendo i fenomeni sopra sintetizzati, recenti analisi degli operatori professionali censiti da Consensus Economics stimano, in accordo con il FMI, un calo dello 0,4% del PIL dell'area euro per il 2013. Per il 2014 prevedono, invece, un incremento dello 0,9%, a fronte dell'1% prefigurato dal FMI.

Come noto, l'andamento dell'economia mondiale con le sue varie componenti si ripercuote ed è a sua volta connesso alla crescita del commercio mondiale che nel secondo trimestre di quest'anno è scesa all'1,4%, trascinata dal calo di esportazioni ed importazioni delle economie asiatiche emergenti.

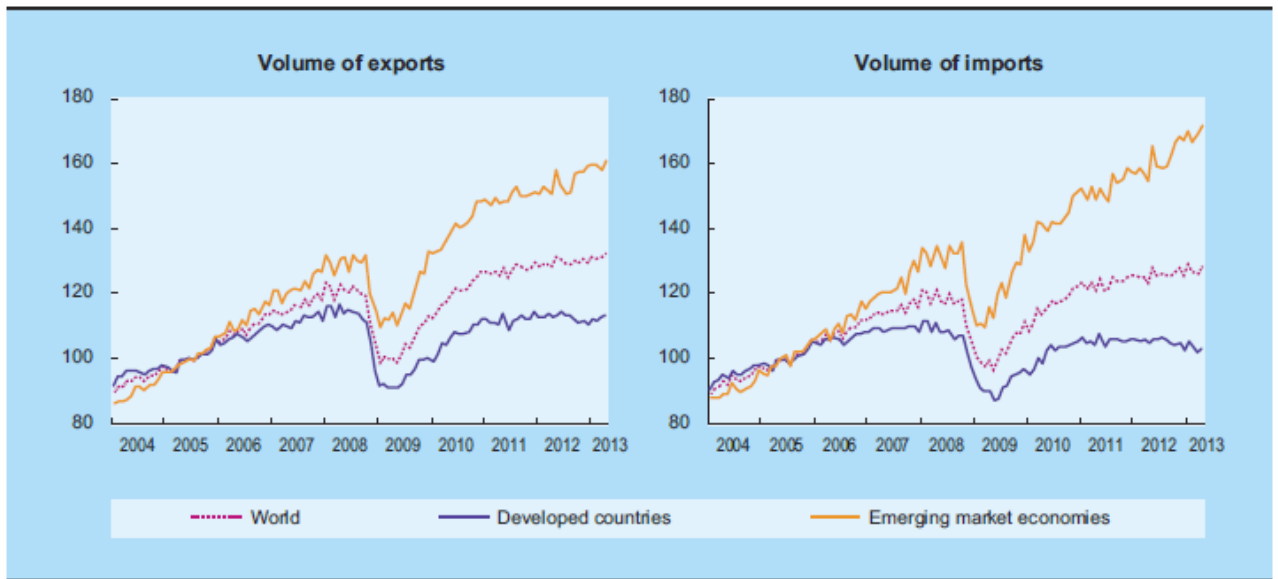
Sulla base di quanto rilevato da Banca d'Italia, per il terzo trimestre si attende una ripresa, stimolata dagli scambi tra economie avanzate.

Volumi del commercio internazionale e produzione industriale



Fonte: WEO October 2013, IMF

Volumi del commercio internazionale (gen. 00 – apr. 13, anno 2000 = 100)



Fonte: UNCTAD, Trade and Development Report 2013.

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

Gli ultimi dati del FMI indicano per il 2013 una crescita del commercio internazionale di beni e servizi pari al 2,9%, con un incremento degli scambi dei

paesi avanzati a fronte di una flessione di quelli dei paesi emergenti e in via di sviluppo rispetto all'anno 2012.

Con particolare riferimento al commercio internazionale di beni, non c'è ancora stata una ripresa dei vivaci tassi di crescita registrati nel periodo pre-crisi. Nel 2012 si è registrata un'ulteriore flessione e anche le previsioni per il 2013, sebbene incerte, non sembrano suggerire una maggiore espansione. A seguito del netto crollo degli anni 2008-2009 e del rimbalzo registrato nel 2010, sulla base delle rilevazioni dell'UNCTAD il volume del commercio di beni è cresciuto solo del 5,3% nel 2011 e dell'1,7% nel 2012. Il rallentamento ha riguardato tutte le economie.

Esportazioni e importazioni nei volumi di merci – 2009-2012

Region/country	Volume of exports				Volume of imports			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
World	-13.3	13.9	5.2	1.8	-13.6	13.8	5.3	1.6
Developed countries	-15.5	13.0	4.9	0.4	-14.6	10.8	3.4	-0.5
<i>of which:</i>								
Japan	-24.8	27.5	-0.6	-1.0	-12.2	10.1	4.2	3.7
United States	-14.0	15.4	7.2	4.1	-16.4	14.8	3.8	2.8
European Union	-14.9	11.6	5.5	-0.2	-14.5	9.6	2.8	-2.8
Transition economies	-14.4	11.3	4.2	1.0	-28.2	15.9	15.7	3.9
<i>of which:</i>								
CIS	-13.9	11.4	4.2	1.3	-29.1	19.7	17.4	5.0
Developing countries	-9.7	16.0	6.0	3.6	-10.2	18.8	7.4	4.5
Africa	-9.5	8.8	-8.3	5.7	-6.2	8.4	2.8	8.0
Sub-Saharan Africa	-7.8	9.6	-0.7	0.1	-9.0	9.7	7.9	4.2
Latin America and the Caribbean	-7.4	8.3	4.6	2.2	-17.9	22.5	10.8	2.5
East Asia	-10.9	24.1	10.4	5.2	-5.3	22.7	7.4	4.3
<i>of which:</i>								
China	-14.1	29.1	13.0	7.2	-1.1	25.4	10.3	5.9
South Asia	-6.1	10.0	8.8	-10.2	-5.5	14.0	6.0	2.0
<i>of which:</i>								
India	-6.8	14.0	14.2	-2.5	-0.9	13.8	9.1	5.8
South-East Asia	-10.0	18.6	4.4	2.2	-15.8	22.0	6.7	6.0
West Asia	-4.8	5.7	6.5	6.9	-14.2	8.4	8.1	5.8

Fonte: UNCTAD, Trade and Development Report 2013.

Tale rallentamento è stato particolarmente marcato in Europa laddove nel 2012 si è registrato un decremento delle importazioni del 2,8%, a fronte di una sostanziale stagnazione delle esportazioni. E' stato molto debole, nello specifico, il commercio intra-UE, responsabile per quasi il 90% della flessione della crescita delle esportazioni europee nel 2012.

Tra le altre economie sviluppate, solo gli Stati Uniti hanno mantenuto tassi positivi di crescita sia in importazione che in esportazione, sebbene per il 2013 sia stimata un'ulteriore decelerazione delle esportazioni.

Anche i paesi in via di sviluppo e le economie emergenti hanno segnalato una decelerazione nel 2012, sebbene i valori rimangano quasi sempre positivi.

I dati rilevati dall'UNCTAD evidenziano, tuttavia, due eccezioni. La prima è il recupero del commercio internazionale di alcuni paesi del Nord Africa che ha fatto crescere gli scambi commerciali dell'Africa nel complesso. La seconda eccezione è rappresentata dal crollo dei volumi delle esportazioni dell'Asia del Sud, in parte riconducibile alla flessione delle esportazioni indiane, ma principalmente ascrivibile ad una forte riduzione delle esportazioni di petrolio dall'Iran, che hanno influenzato l'andamento dei prezzi dello stesso.

Con riferimento alla Cina, l'andamento degli ultimi anni è ancora più significativo. Il più grande esportatore del mondo ha registrato un marcato rallentamento delle sue esportazioni come conseguenza della crisi internazionale, principalmente a causa della loro dipendenza dai paesi avanzati. Il tasso di crescita delle esportazioni della Cina ha rallentato al 13% nel 2011 e al 7,2% nel 2012. Anche le importazioni nel 2012 hanno rallentato al 5,9%, determinando un aumento delle esportazioni verso la Cina solo per quei paesi che esportano grandi proporzioni di materie prime (alcuni paesi africani, Asia occidentale e America Latina, Australia).

Passando agli scambi di servizi commerciali, gli stessi sono cresciuti in una percentuale compresa tra l'1 e il 2% nel 2012. Il turismo, che costituisce circa il 30% delle esportazioni mondiali di servizi e il 6% del totale delle esportazioni di merci e servizi, è cresciuto del 4% nel 2012, con il maggior incremento registrato nelle Americhe (7%).

La crescita dei servizi di trasporto internazionale, che costituisce la seconda categoria degli scambi di servizi commerciali, è stata indebolita da molteplici fattori quali la prolungata recessione dell'area euro, il fragile recupero degli Stati Uniti e il rallentamento dell'economia cinese. L'UNCTAD rileva come i dati a disposizione mostrino, per il 2012, un incremento del 4,3% del commercio mondiale via mare, inteso come misura della domanda di trasporto via mare e dei servizi logistici e portuali.

In particolare i traffici di rinfuse solide si sono espansi del 6,7% nel 2012, trainati da minerali di ferro e carbone. Un incremento della domanda cinese è stato

soddisfatto dalle esportazioni dall'Australia. Nel contempo le importazioni cinesi dall'India si sono ridotte del 50%.

L'evoluzione del commercio via navi cisterna ha rispecchiato il comportamento della domanda mondiale di petrolio, cresciuta marginalmente nel 2012.

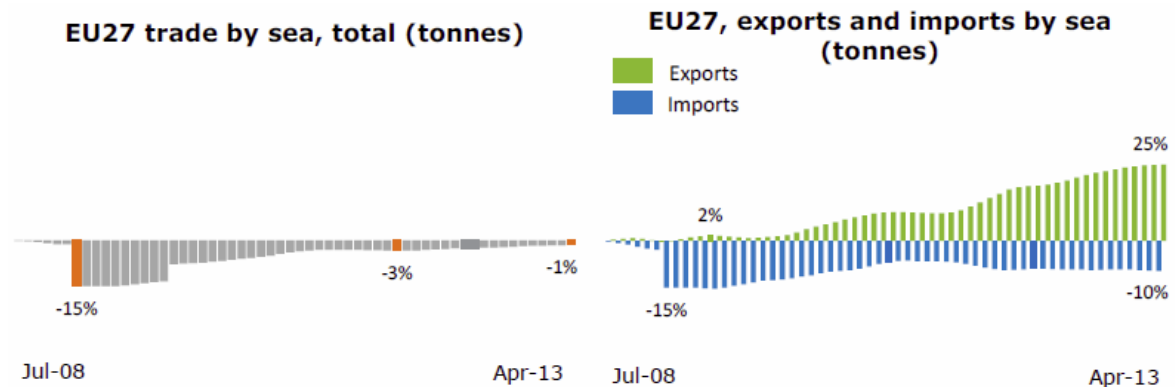
Sempre sulla base dei dati UNCTAD, i traffici containerizzati hanno registrato un rallentamento, passando da una crescita del 7,1% del 2011 a una crescita del 3,2% nel 2012. Tale rallentamento è principalmente ascrivibile alle basse performance sulle rotte Est-West che collegano l'Asia all'Europa e al Nord America, mentre la crescita è stata trainata dalle rotte Sud-Sud, Nord-Sud e da quelle intraregionali. I traffici via container costituiscono circa il 16% dei traffici globali in volume, ma circa il 50% degli stessi in valore.

L'analisi dell'UNCTAD evidenzia come continui a rimanere un generalizzato eccesso di capacità di trasporto via mare e mette inoltre in luce come l'incremento di capacità relativo a navi sempre più grandi sia contestuale a una crescita degli scambi commerciali su rotte che richiedono invece navi piccole o di media dimensione.

Con specifico riferimento al commercio via mare, inoltre, le ultime rilevazioni del luglio 2013 di International Transport Forum evidenziano ancora una domanda debole sia in Europa che negli Stati Uniti.

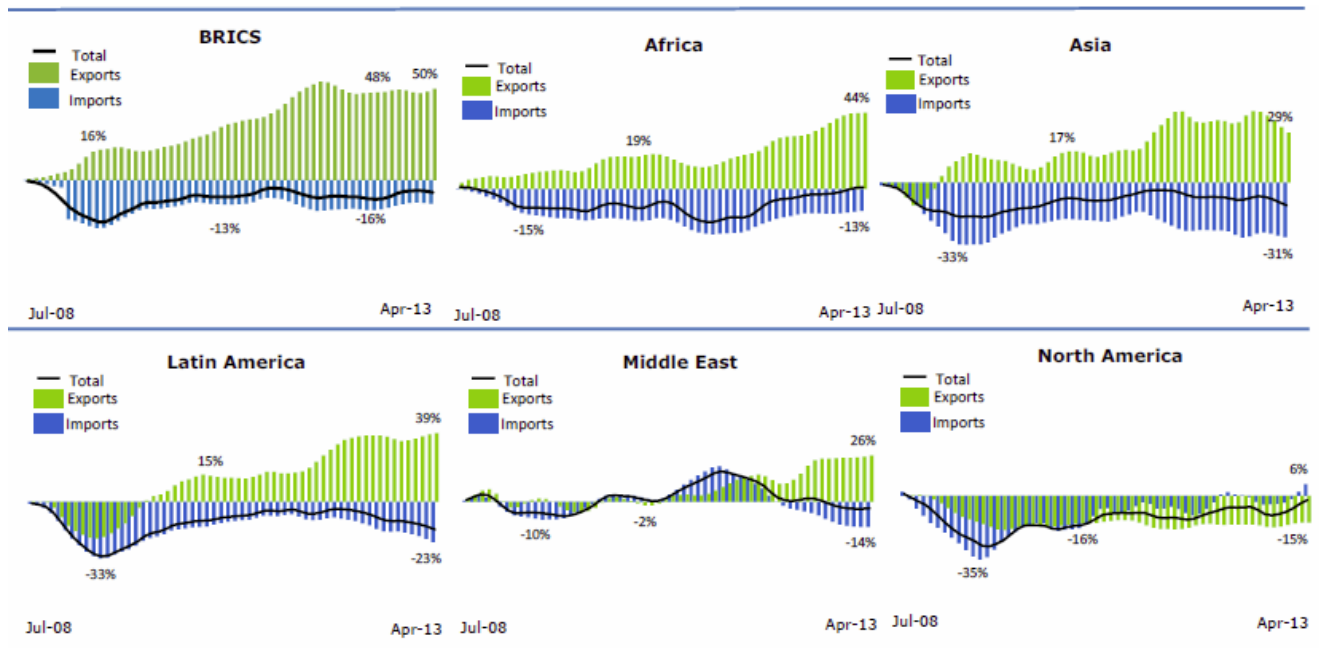
In Europa le importazioni via mare rimangono ancora al di sotto dei livelli pre-crisi, mentre le esportazioni continuano ad evidenziare un andamento crescente.

Commercio via mare – percentuali di crescita da giugno 2008



Fonte: Statistics Brief, July 2013, International Transport Forum

Commercio via mare – aree di riferimento e percentuali di crescita da giugno 2008



Fonte: Statistics Brief, July 2013, International Transport Forum

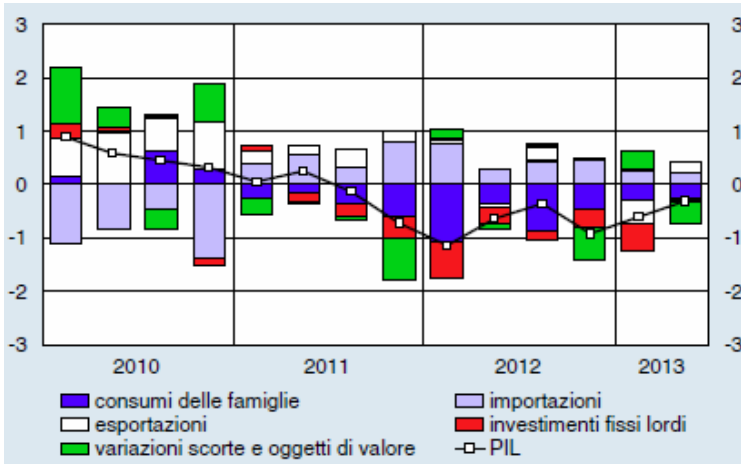
Osservando origini e destinazioni del commercio via mare da luglio 2008 ad aprile 2013, è evidente la forte crescita delle esportazioni verso i paesi cosiddetti BRICS, e l'Asia, seguite da Africa e America Latina. Emerge inoltre il citato rallentamento registrato a partire dal 2012 negli scambi con i BRICS e il più recente incremento delle esportazioni verso il Medio Oriente, seguito a una crescita delle importazioni.

Italia

L'economia italiana continua a rimanere molto debole sebbene sia emerso qualche segnale di stabilizzazione da inizio estate. Il calo del PIL del secondo trimestre di quest'anno, pari allo 0,3%, è stato molto più contenuto rispetto a quelli dei trimestri precedenti, con un importante contributo ascrivibile alla domanda estera netta.

Le esportazioni sono aumentate dello 0,6% a fronte di una riduzione dello 0,8% delle importazioni. L'aumento delle esportazioni è stato determinato principalmente dalle vendite nei mercati interni UE, in particolare Regno Unito e Spagna, mentre le esportazioni extra UE sono cresciute solo marginalmente.

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



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, ottobre 2013. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT.

In relazione ai comparti, la crescita delle esportazioni ha interessato soprattutto i prodotti del "made in Italy" e i mezzi di trasporto. Si sono invece ridotte le esportazioni di prodotti petroliferi raffinati, apparecchi elettronici e ottici.

Come rileva Banca d'Italia nel più recente Bollettino Economico, gli investimenti in macchinari, attrezzature e mezzi di trasporto sono tornati ad espandersi dopo sette trimestri di caduta. Prosegue, invece, la flessione degli investimenti in costruzioni, seppur meno marcata.

Sebbene l'attività industriale non si sia ancora ripresa, la fiducia delle imprese sta crescendo in relazione a tutti i comparti produttivi. Il calo degli investimenti è stato marginale e decisamente inferiore a quelli registrati negli ultimi due anni.

La competitività delle imprese, in calo da agosto 2012, a distanza di un anno sembra essersi lievemente rinforzata sebbene le prime stime su agosto e settembre 2013 evidenzino un effetto negativo dell'apprezzamento del tasso di cambio effettivo nominale, di cui hanno risentito anche Francia, Germania e Spagna.

I prestiti bancari alle imprese hanno continuato a ridursi.

L'andamento dell'economia nazionale degli ultimi anni e una sfiducia generalizzata nel governo non hanno ancora consentito alla domanda interna di riprendersi. I comportamenti della spesa privata restano molto prudenti, a fronte di un nuovo calo del reddito disponibile registrato in primavera.

Nel secondo trimestre del 2013 i consumi hanno segnato una nuova flessione anche se più contenuta rispetto a quelle precedenti. A fronte di una riduzione della spesa in beni semidurevoli si è fermata la riduzione di quelli non durevoli.

Il mercato del lavoro presenta una situazione molto critica.

L'occupazione ha continuato a contrarsi, sebbene in modo meno marcato, in particolar modo nel settore delle costruzioni. Nel secondo trimestre del 2013, in base alle rilevazioni di Banca d'Italia, il numero di persone in cerca di occupazione è stato pari a circa 3,1 milioni, il valore più elevato dall'inizio delle rilevazioni nel 1992. Il tasso di disoccupazione, aumentato in misura più contenuta rispetto ai trimestri precedenti, ha raggiunto il 12%.

In relazione al commercio estero via mare in Italia, sulla base dei dati Istat rielaborati da Assoport, nel 2012 si è registrato un aumento delle esportazioni pari al 9,9%, a fronte di una riduzione delle importazioni dell'8,6%, per un calo complessivo degli scambi pari al 4,3%.

Sono state registrate flessioni per tutte le principali merceologie, tranne per coke e prodotti raffinati, le cui esportazioni sono cresciute del 13,3%, portando gli scambi complessivi di questa tipologia a un +5,1% rispetto al 2011.

Come si evince dalla tabella sottostante, le movimentazioni portuali hanno rispecchiato in larga misura l'andamento del commercio estero via mare, con flessioni in tutti i settori.

Traffici porti italiani 2011-2012 (tons)

	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	CONTENITORI	RO-RO	ALTRE MERCI VARIE	TOTALE
2012	183.548.953	78.768.871	95.770.031	75.748.919	25.391.576	459.228.350
<i>% su totale</i>	<i>40,0%</i>	<i>17,2%</i>	<i>20,9%</i>	<i>16,5%</i>	<i>5,5%</i>	100,0%
2011	189.122.652	81.708.391	101.486.625	81.349.200	27.486.970	481.153.838
VAR-12/11	-2,9%	-3,6%	-5,6%	-6,9%	-7,6%	-4,6%

Fonte: elaborazione Assoport su dati di A.P. e A.S.P.O.

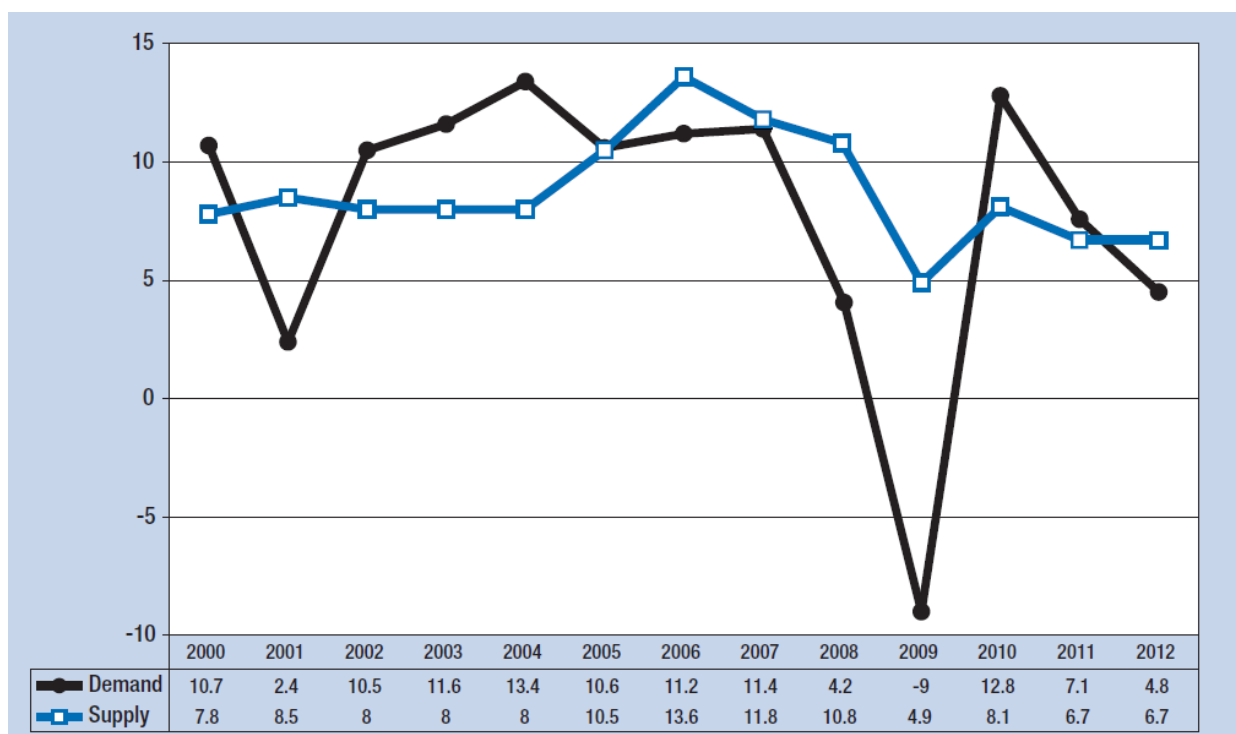
1.2 L'inquadrimento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova

1.2.1 I traffici containerizzati

Considerando il settore del trasporto containerizzato via mare è interessante osservare la sua evoluzione nel tempo, anche in relazione all'incontro tra domanda e offerta di questa tipologia di servizi.

Osservando il grafico che riporta l'andamento dal 2000 al 2012 si rileva come nell'ultimo anno l'offerta di capacità e di servizi abbia superato abbondantemente la richiesta di servizi da parte dei caricatori. Dal grafico si evince che l'ultimo periodo di incontro tra domanda e offerta è durante il 2007, e da allora, anche a causa della crisi economica verificatesi nel 2008, l'incontro sul mercato di domanda e offerta è stato sempre più difficile, visto il calo di consumi generalizzato.

Andamento di domanda e offerta nel settore dei container, 2000-2012 (Tasso di crescita annuale)

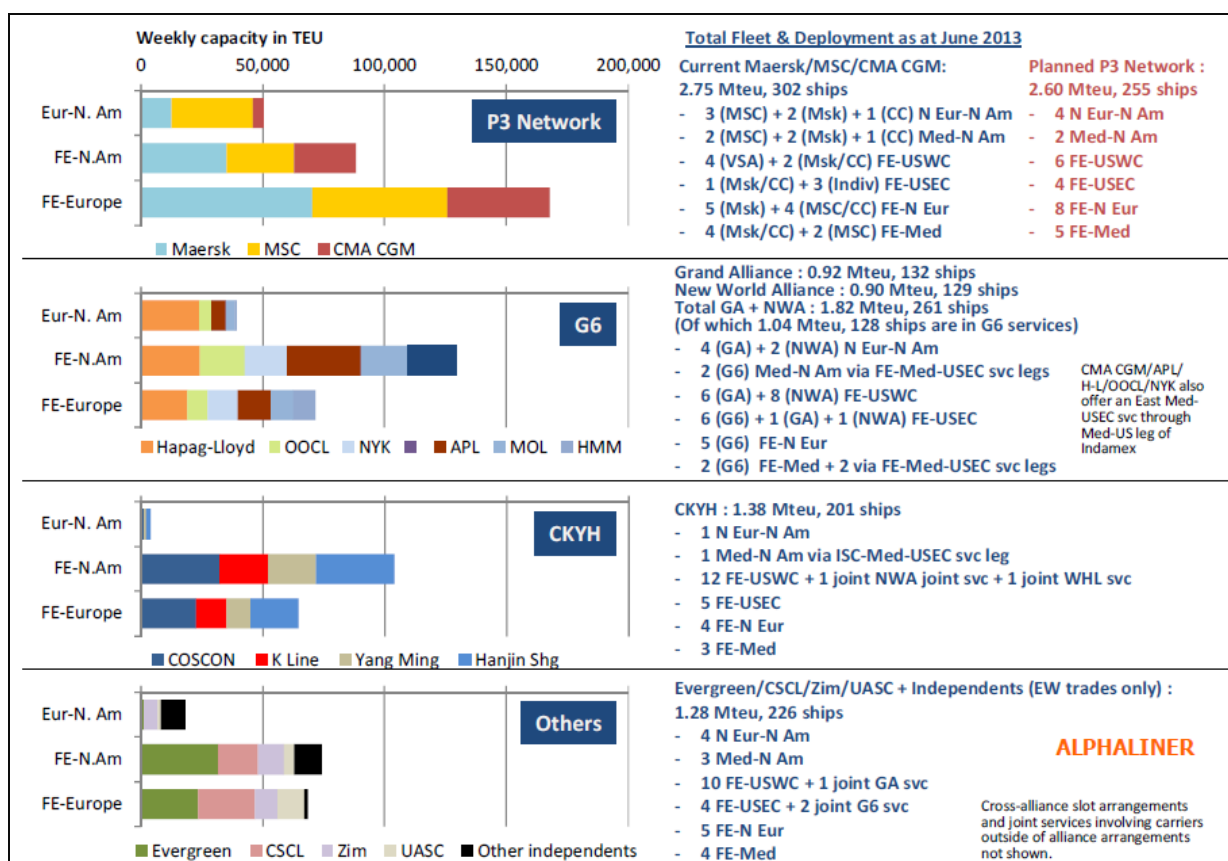


Fonte: UNCTAD based on Clarkson Container Intelligence Monthly, various issues
(L'offerta è basata sui dati della capacità della flotta container, e la domanda su milioni di Teu movimentati)

A causa della sovraccapacità nell'offerta dei servizi, le compagnie marittime hanno sviluppato strategie finalizzate a fronteggiare il difficile periodo che stanno attraversando, promuovendo politiche di cooperazione e collaborazione che hanno caratterizzato lo scenario marittimo internazionale.

Di particolare interesse sono state le iniziative di collaborazione intraprese, non solo da vettori di dimensioni più contenute, ma anche dai principali operatori marittimi, come Maersk, MSC e CMA CGM. Le tre compagnie hanno siglato la nascita di un P3 network, che le vedrà condividere le loro rispettive flotte sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Far East-Europa. L'effettiva operatività della collaborazione dovrebbe iniziare nel 2014, ma la necessità di muoversi in questa direzione, le ha viste promotrici dell'accordo a metà del 2013.

Alleanze delle compagnie marittime sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Far East-Europa



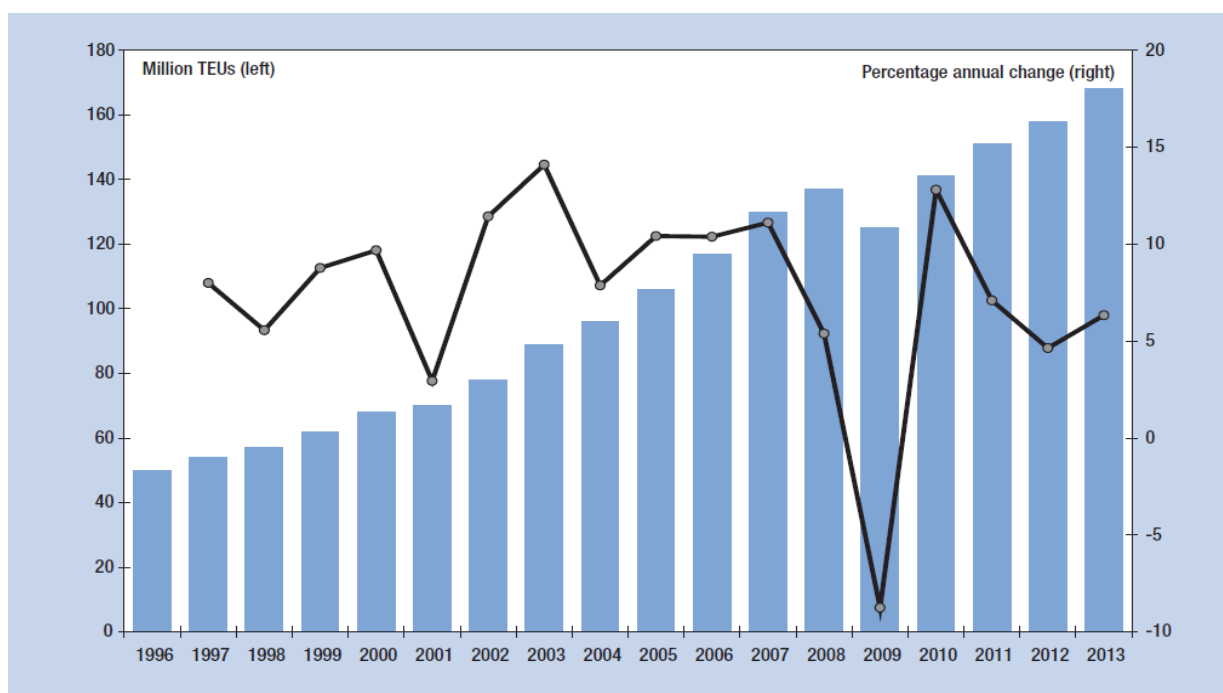
Fonte: Alphaliner, 2013

L'andamento globale del settore contenitori è rappresentato nel grafico sottostante, dal quale si evince che nell'ultimo anno non ci sono state particolari

variazioni rispetto all'andamento degli scorsi anni, mantenendo comunque una tendenza alla crescita. Se si osserva congiuntamente la variazione annuale sembra che il 2013 sia stato caratterizzato da una lieve ripresa, la prima dopo il 2010.

Le previsioni di Drewry Shipping Consultant individuano il 2014 e il 2015 come anni in cui continuerà il periodo di transizione che dovrebbe condurre ad una maggiore stabilità del comparto.

Andamento del traffico contenitori globale e percentuali di crescita



Fonte: UNCTAD based on Drewry Shipping Consultants, Container Market Review and Forecast 2008/2009; and Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, various issues

Negli ultimi anni è stato delineato un nuovo assetto di flussi di traffico, che ha visto sempre più partecipi paesi come Cina, India, Brasile e altri paesi emergenti. Si prevede che la definizione di questi flussi di traffico continui in maniera sempre più incisiva, e che la Cina possa essere il principale esportatore/importatore di beni nel 2015 e che entro il 2030, non saranno più Stati Uniti ed Europa al centro dei principali corridoi trasportistici, ma saranno Asia, Thailandia e Vietnam ad essere al centro dei principali flussi commerciali. (Unctad, 2013)

Tali dinamiche sono state accompagnate, come già rilevato, da un generale indebolimento dei traffici globali via mare che ha determinato un rallentamento della crescita anche nel settore delle merci containerizzate.

In particolare, sebbene le classifiche dei primi porti a livello mondiale ed europeo non abbiano subito sostanziali mutamenti e sebbene i traffici nel complesso abbiano confermato il trend crescente, nel 2012 l'incremento dei volumi rispetto al 2011 è rappresentato da percentuali più modeste, riflettendo il contesto congiunturale.

Il traffico complessivo dei primi 20 porti mondiali, infatti, nel 2012 è cresciuto del 4% circa, a fronte del 7,8% registrato nel 2011 e anche per i primi porti europei emerge un rallentamento, passando dal +8,3% del 2011 al +4,4% del 2012.

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

Port	Country	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Shanghai	China	21.710	26.150	27.980	25.002	29.070	31.739	32.529
Singapore	Singapore	24.792	27.932	29.919	25.870	28.430	29.938	31.649
Honk Kong	China	23.539	23.998	24.494	20.900	23.530	24.224	23.117
Shenzhen	China	18.469	21.099	21.400	18.250	22.510	22.570	22.941
Busan	South Korea	12.039	13.261	13.453	11.980	14.180	16.185	17.041
Ningbo & Zhoushan	China	7.702	9.462	11.226	10.502	13.144	14.686	16.830
Guangzhou	China	6.600	9.200	11.001	11.190	12.550	14.400	14.744
Qingdao	China	7.702	9.462	10.320	10.260	12.012	13.020	14.500
Dubai Ports	United Arabi Emirates	8.923	10.653	11.827	11.124	11.600	13.000	13.280
Rotterdam	Netherlands	9.654	10.791	10.784	9.743	11.146	11.877	11.866
Tianjin	China	5.950	7.103	8.500	8.700	10.080	11.500	12.300
Kaohsiung	Taiwan	9.775	10.257	9.677	8.581	9.181	9.636	9.780
Port Klang	Malaysia	6.326	7.119	7.974	7.310	8.900	9.604	10.001
Antwerp	Belgium	7.018	8.176	8.663	7.310	8.468	8.664	8.635
Hamburg	Germany	8.862	9.890	9.737	7.008	7.896	9.014	8.864
Los Angeles	USA	8.470	8.657	7.850	6.749	7.832	7.941	8.078
Tanjung Pelepas	Malaysia	4.770	5.500	5.600	6.000	6.530	7.500	7.700
Long Beach	USA	7.290	7.312	6.488	5.068	6.263	6.061	8.078
Xiamen	China	4.019	4.627	5.035	4.680	5.820	6.461	7.201
Bremenhaven	Germany	4.500	4.912	5.529	4.565	4.888	5.916	6.115

Fonte: Port of Rotterdam Web Site

In relazione alla classifica europea, anche nel 2012 sono i principali del Nord che mostrano un maggior peso sulla totalità della merce movimentata dai primi 25 porti continentali.

Tuttavia sono gli stessi porti Nord-Europei che hanno risentito dell'andamento globale dell'anno passato, segnando diverse contrazioni. In particolare a fronte di una stagnazione dei traffici di Rotterdam e Anversa, si segnala una flessione di quelli di Amburgo, Felixstowe e Zeebrugge.

Tra i porti del Mediterraneo, invece, a fronte di mercati caldi a Barcellona, Ambarly e La Spezia, si evidenziano le performance positive di Genova e Marsiglia (+11,7%), oltre a Gioia Tauro e Algeiras tra i porti di transhipment.

Top 25 dei porti europei per traffico container

2012		2011		2010	
Porti	'000 TEU	Porti	'000 TEU	Porti	'000 TEU
1 Rotterdam	11.866	1 Rotterdam	11.876	1 Rotterdam	11.146
2 Hamburg	8.635	2 Hamburg	9.014	2 Antwerp	8.468
3 Antwerp	8.635	3 Antwerp	8.664	3 Hamburg	7.900
4 Bremenhaven	6.115	4 Bremenhaven	5.915	4 Bremenhaven	4.871
5 Valencia	4.470	5 Valencia	4.327	5 Valencia	4.207
6 Algeciras	4.071	6 Felixstowe	3.740	6 Felixstowe	3.400
7 Felixstowe	3.327	7 Algeciras	3.601	7 Gioia Tauro	2.851
8 Gioia Tauro	2.721	8 Ambarly	2.686	8 Algeciras	2.810
9 Ambarly	2.600	9 St. Petersburg	2.365	9 Zeebrugge	2.500
10 St. Petersburg	2.520	10 Marsaxlokk	2.360	10 Le Havre	2.400
11 Marsaxlokk	2.400	11 Gioia Tauro	2.304	11 Marsaxlokk	2.371
12 Le Havre	2.306	12 Le Havre	2.215	12 Barcellona	1.946
13 Genova	2.064	13 Zeebrugge	2.206	13 St. Petersburg	1.930
14 Zeebrugge	1.953	14 Barcellona	2.034	14 Genova	1.759
15 Barcellona	1.757	15 Genova	1.847	15 Southampton	1.600
16 Southampton	1.651	16 Southampton	1.613	16 Ambarly	1.312
17 La Spezia	1.247	17 La Spezia	1.307	17 La Spezia	1.285
18 Las Palmas	1.193	18 Las Palmas	1.303	18 Marsiglia	953
19 Marseilles	1.061	19 Marseilles	949	19 London	869
20 London	920	20 London	890	20 Livorno	635
21 Gothenburg	900	21 Gothenburg	886	21 Constanza	557
22 Constanza	684	22 Gdansk	685	22 Bilbao	531
23 Gdansk	646	23 Constanza	662	23 Venezia	394
24 Livorno	637	24 Livorno	637	24 Trieste	282
25 Bilbao	572	25 Bilbao	572	25 Savona	220
Totale	74.951		74.658		67.197

Fonte: Port of Rotterdam Website

Il porto di Genova, nello specifico, ha guadagnato due posizioni rispetto al 2011, superando in classifica anche il porto di Barcellona.

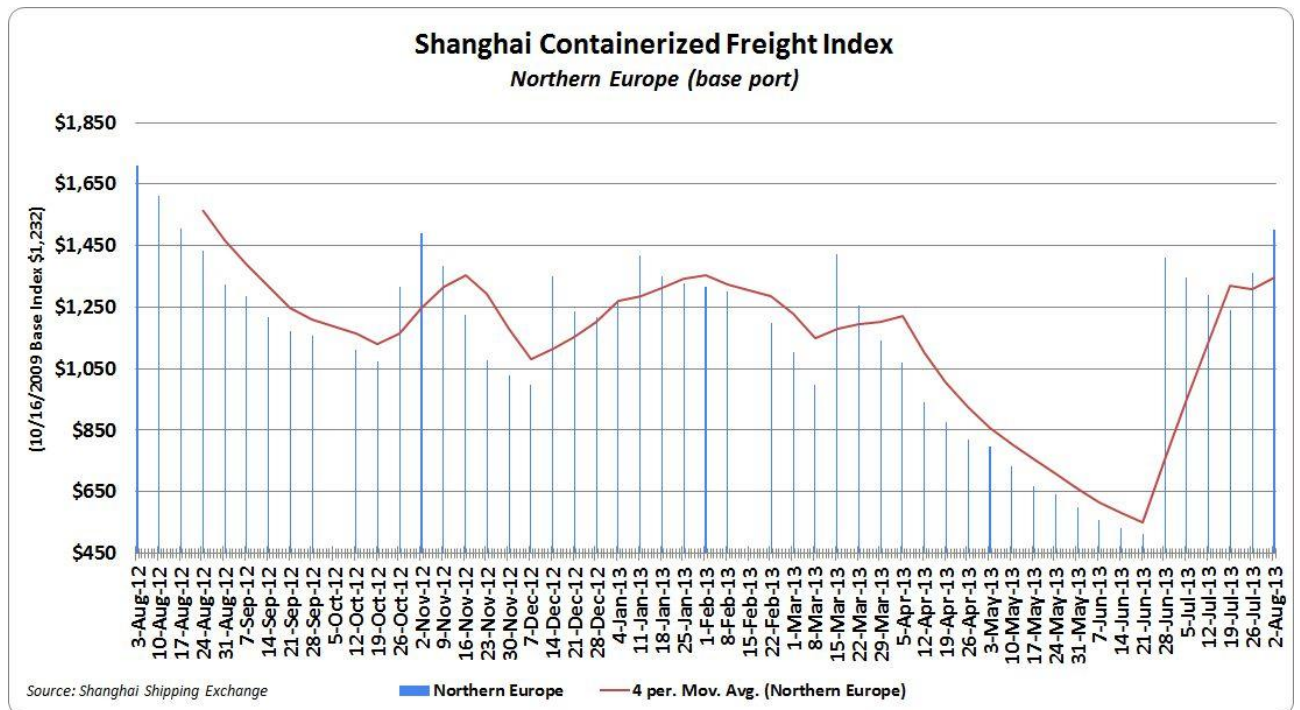
Noli

L'andamento dei noli, durante lo scorso anno, non ha mostrato importanti variazioni rispetto a quanto evidenziato per il 2011 e sembra che non ci siano le condizioni per un ritorno ai livelli pre-crisi.

Nonostante la difficoltà di ricostruire, sulla base dei dati disponibili, un quadro preciso circa l'andamento delle rate di nolo sulle principali rotte marittime, la più recente tendenza generale è comunque quella al rialzo delle tariffe, strategia

intrapresa da quasi tutte le compagnie marittime durante gli ultimi mesi. Come si vede dal grafico sottostante, che riporta l'andamento dello Shanghai Containerized Freight Index, vi è stato un aumento dei noli a fine luglio 2013. Tale incremento è stato dettato dalla scelta di molte compagnie, sia europee che asiatiche, di innalzare i noli fino ad un massimo di 500\$ per i container da 20 piedi. (Shanghai Containerized Freight Index e The Journal of Commerce)

Andamento dei noli per le rotte East-West (2012-2013)



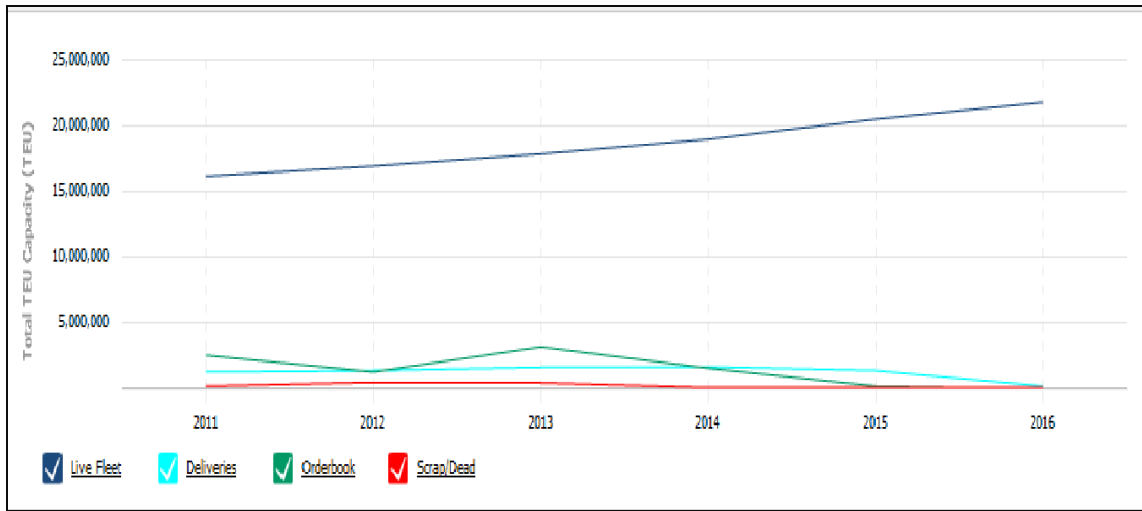
Fonte: Shanghai Shipping Exchange, 2013

Flotta

La flotta contenitori, su scala mondiale, è composta da 4.990 navi per una totalità di 17,19 Milioni di Teu. Se si osserva nello specifico la dimensione del naviglio, in base al numero di navi, si può notare una distribuzione che non privilegia nessuna dimensione in particolare: il 15% della flotta è composto da navi di dimensioni piuttosto ridotte, 500-999 Teu, vi sono altrettante navi con dimensioni medie, 4.000-5.099 Teu, e il resto del naviglio si distribuisce nelle diverse categorie dimensionali delle navi. Se si osserva invece la capacità espressa in Teu, il dato che cattura l'attenzione è l'alta concentrazione di navi che hanno dimensioni dai 4.000 ai 10.000 Teu, navi con dimensioni sempre più importanti.

Nel complesso la flotta mondiale è cresciuta del 6% durante il 2012 e le previsioni di crescita per il 2013 sono stimate al 6,4%. Inoltre le previsioni di Alphaliner prevedono una crescita media del 7,1% per i tre anni dal 2013 al 2016.

Composizione della flotta container (Flotta esistente, consegne, nuovi ordini, dismissioni)



Fonte: Lloyd's List Intelligence database, 2013

Composizione della flotta container (1/10/2013)

Dimensioni				
TEU	N° Navi	Teu	% N° Navi	% Teu
13300-18500	63	909362	1,3%	5,3%
10000-13300	129	1579489	2,6%	9,2%
7500-9999	368	3202442	7,4%	18,6%
5100-7499	487	2997427	9,8%	17,4%
4000-5099	763	3451438	15,3%	20,1%
3000-3999	268	922812	5,4%	5,4%
2000-2999	672	1711450	13,5%	10,0%
1500-1999	570	971728	11,4%	5,7%
1000-1499	681	797049	13,6%	4,6%
500-999	770	574214	15,4%	3,3%
100-499	219	69863	4,4%	0,4%
TOTALE	4990	17187274	1	1

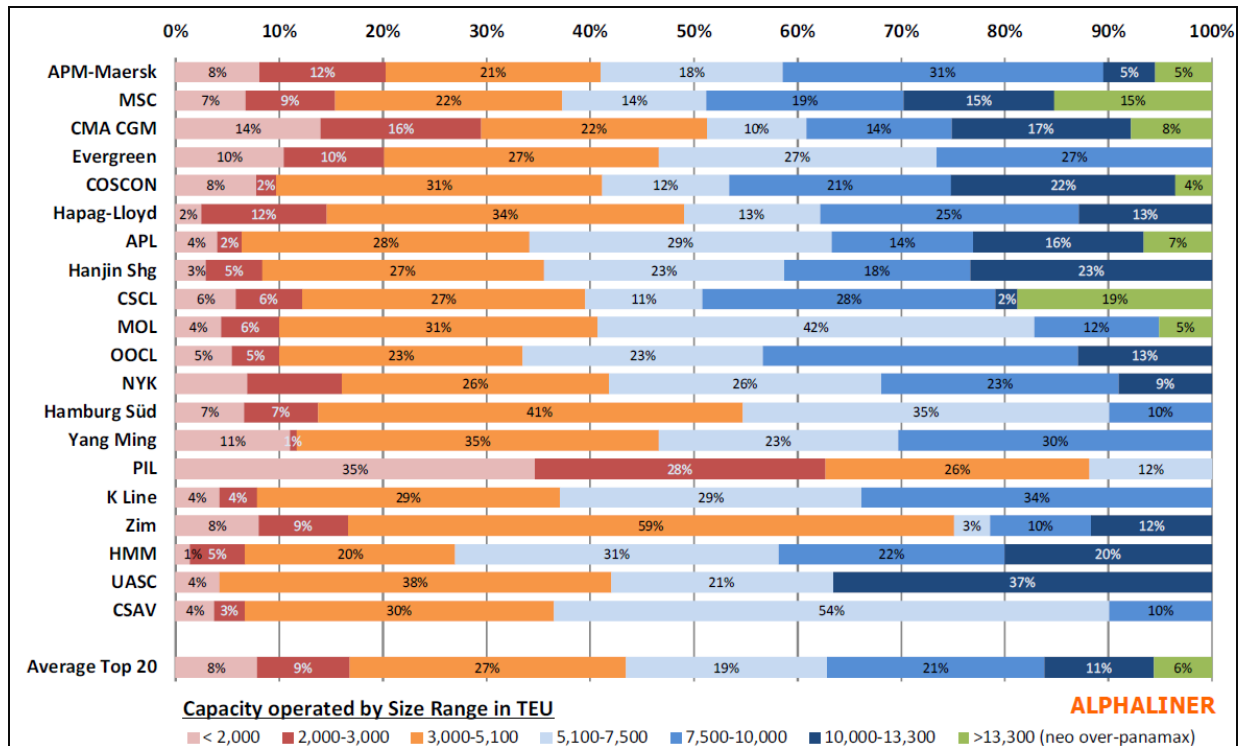
Fonte: Alphaliner, 2013

La seguente immagine riporta il medesimo dato, considerando però la dimensione del naviglio in relazione alla compagnia marittima che opera la nave.

La compagnia con maggior numero di navi, Maersk, nella composizione della sua flotta individua navi di grandi dimensioni, tra 7.500 e 10.000 Teu per una percentuale pari al 35% della sua flotta complessiva.

Sette tra le 20 compagnie marittime mondiali hanno, all'interno della loro flotta, navi di ultima generazione, le cui dimensioni variano dai 13.300 ai 18.500 Teu, come nel caso delle navi tripla-E di Maersk la cui dimensione arriva a 18.500 Teu.

Composizione della flotta container per compagnia marittima e dimensione



Fonte: Alphaliner, 2013

In relazione al peso che ogni singola compagnia marittima ha sul totale della navi in attività, come si evince dal grafico sottostante, la situazione non si è molto modificata, rispetto agli scorsi anni. Compaiono infatti in testa alla classifica i principali operatori mondiali, che detengono perciò la maggior parte della flotta e sono spesso contraddistinti da un maggiore ordine di navi per gli anni futuri. La compagnia che ad oggi prevede il più alto numero di consegne per i prossimi anni è MSC, con 41 navi e 465.801 Teu, a seguire Evergreen che dovrebbe aumentare la propria capacità di 25 unità e 260.383 Teu; 22 saranno invece le navi che verranno consegnate a Yang Ming corrispondenti ad un aumento di 245.200 Teu.

Composizione della flotta mondiale ed orderbook per compagnia di appartenenza

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,608,470	14.8%		
2	Mediterranean Shg Co	2,373,983	13.4%		
3	CMA CGM Group	1,500,602	8.5%		
4	Evergreen Line	817,848	4.6%		
5	COSCO Container L.	788,375	4.5%		
6	Hapag-Lloyd	728,673	4.1%		
7	Hanjin Shipping	647,541	3.7%		
8	APL	641,642	3.6%		
9	CSCL	593,438	3.4%		
10	MOL	545,100	3.1%		
11	OOCL	467,834	2.6%		
12	NYK Line	458,716	2.6%		
13	Hamburg Süd Group	443,903	2.5%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	378,791	2.1%		
15	PIL (Pacific Int. Line)	375,437	2.1%		
16	K Line	357,254	2.0%		
17	Zim	337,312	1.9%		
18	Hyundai M.M.	335,493	1.9%		
19	UASC	283,136	1.6%		
20	CSAV Group	272,575	1.5%		
21	Wan Hai Lines	176,336	1.0%		
22	X-Press Feeders Group	86,331	0.5%		
23	HDS Lines	86,320	0.5%		
24	NileDutch	73,559	0.4%		
25	KMTC	73,333	0.4%		
26	SITC	65,253	0.4%		
27	TS Lines	64,414	0.4%		
28	RCL (Regional Container L.)	50,188	0.3%		
29	Simatech	46,814	0.3%		
30	CCNI	44,171	0.3%		

Fonte: Alphaliner, 2013

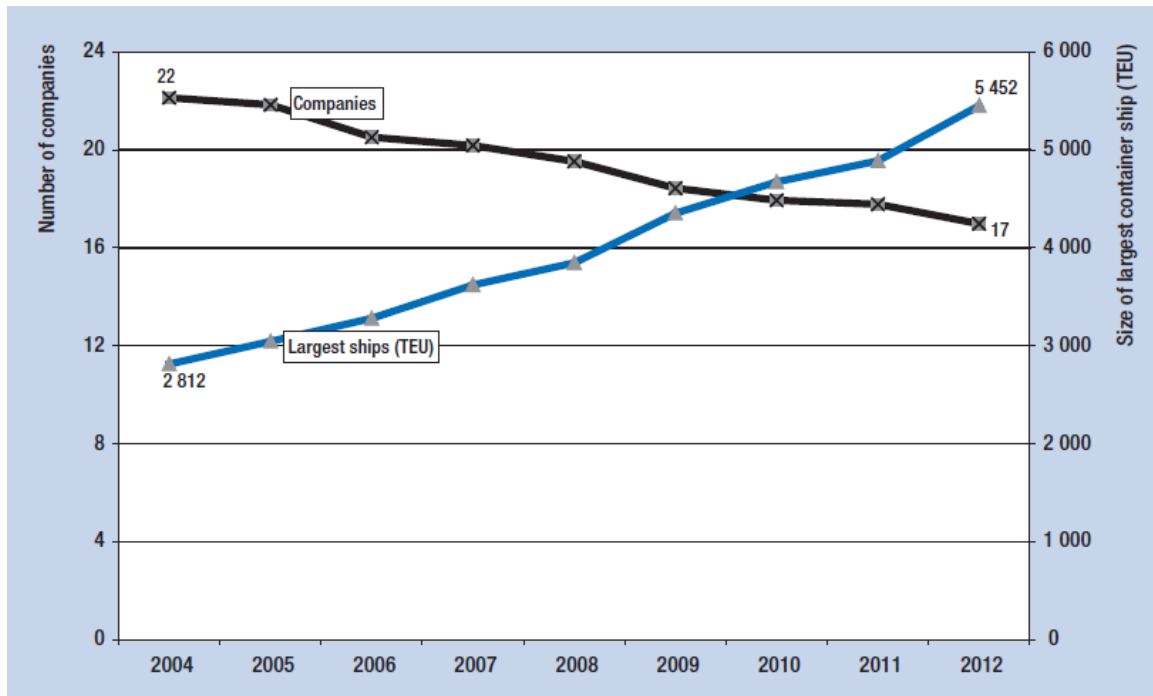
APM-Maersk detiene comunque ad oggi la percentuale maggiore di navi nel panorama mondiale, ovvero il 14,8% della totalità del naviglio.

Lo scenario potrebbe modificarsi durante i prossimi anni, in considerazione del fatto che ad oggi la politica di Maersk sembra orientata ad un ridimensionamento degli ordini (non ne sono infatti previsti fino al 2015), al contrario di MSC. Secondo le stime di Alphaliner, nel 2016 è probabile che la quota di capacità di stiva di Maersk possa scendere al 14%.

Le indicazioni fin qui fornite confermano comunque il trend degli anni scorsi, che vede il continuo aumento delle dimensioni delle navi e, data la sfavorevole congiuntura economica, l'eccesso di capacità offerta dai vettori marittimi. Contemporaneamente il potere di mercato e la competitività delle compagnie sono diminuite, portando a fenomeni di collaborazione e strategie volte al mantenimento della propria posizione nel tentativo di non fuoriuscire dal mercato, come già evidenziato.

Nel suo rapporto annuale del 2012 sul trasporto marittimo, l'Unctad mette in relazione i due fenomeni, fornendo una chiara immagine di quello che è successo negli ultimi 8 anni.

Trend nello sviluppo della flotta contenitori: numero di compagnie marittime e dimensioni delle più grandi navi impiegate



Fonte: UNCTAD based on Lloyd's List Intelligence, 2013

Nel 2014 dovrebbero essere consegnate 57 navi con dimensioni comprese tra i 10.000 e i 18.500 Teu, mentre il numero aumenterà ancora nel 2015, con 59 unità. Il dato è chiaramente confermato anche per quel che riguarda il totale dei Teu che verranno immessi nel mercato.

Orderbook per dimensione delle navi

TEU nominal	2013 deliveries		2014 deliveries		2015 deliveries		2016 deliveries	
	ships	teu	ships	teu	ships	teu	ships	teu
10000-18500	36	501 028	57	773 581	59	901 176	5	70 000
7500-9999	54	479 751	51	464 891	45	401 884	13	117 200
5100-7499	16	106 440	18	114 624	10	56 360		
4000-5099	48	222 016	20	95 711	10	48 200	1	4 957
3000-3999	34	123 962	10	37 400	12	45 500	1	3 100
2000-2999	8	21 638	17	41 449	17	39 865	7	17 190
1500-1999	36	63 763	14	24 352	13	22 856	5	8 580
1000-1499	18	19 003	13	13 991	10	10 696		
500-999	3	2 252	6	4 782				
100-499								
TOTAL	253	1 539 853	206	1 570 781	176	1 526 537	32	221 027
Exp. Slippage	-10	-40 000	5	20 000	5	20 000		
TOTAL after Slipp.	243	1 499 853	211	1 590 781	181	1 546 537		

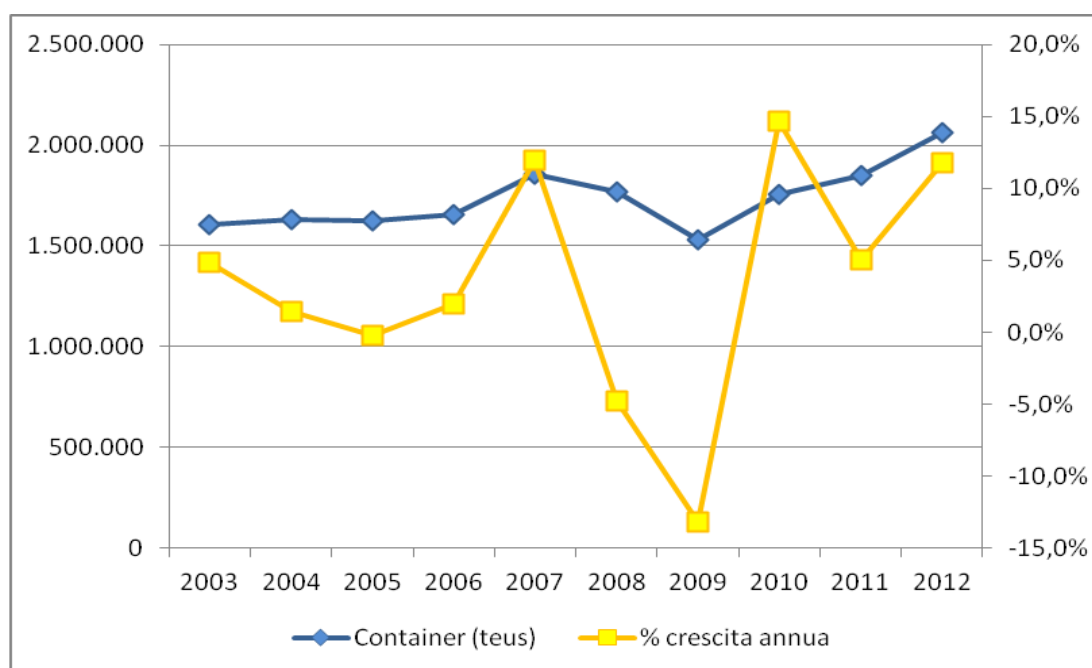
Fonte: Alphaliner, 2013

Porto di Genova

Analizzando l'andamento del traffico di merce containerizzata nel porto di Genova, si sottolinea come nel 2012 sia stata superata la quota 2 milioni di TEUs raggiungendo un nuovo record storico, con un incremento rispetto all'anno precedente dell'11,8%, accompagnato da un altrettanto marcato aumento del traffico in tonnellate (9% circa).

Il grafico che segue mostra l'andamento dei traffici containerizzati in valori assoluti e l'andamento della percentuale di crescita annua degli stessi.

Traffici merce containerizzata nel porto di Genova, 2003-12 (TEUs e % crescita annua)



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

In relazione alla ripartizione tra container pieni e vuoti, risulta confermato l'andamento degli anni precedenti, in cui la quota parte di pieni è risultata compresa tra il 77 e il 79% sul totale. In esportazione tale percentuale supera il 90%.

I dati relativi all'anno in corso mostrano, ad oggi, i segnali della perdurante situazione di stallo dell'economia italiana, rappresentando una generale riduzione dei volumi di traffico, anche nel comparto delle merci containerizzate.

In merito alle origini e destinazioni delle merci containerizzate, nel 2012 si evidenzia una battuta d'arresto nelle relazioni con i paesi dell'Estremo Oriente e Asia Meridionale, sebbene entrambe le aree dal 2000 ad oggi siano cresciute a tassi medi annui vicini al 6%. Tale rallentamento riflette quello delle economie di riferimento, in particolar modo Cina e India, e dei correlati scambi internazionali, fenomeni sintetizzati nel paragrafo iniziale del quadro congiunturale.

Un marcato incremento è stato invece registrato nei rapporti con il Medio Oriente, cresciuti tra il 2011 e il 2012 del 18%. Altri significativi incrementi si sono registrati negli scambi con altri paesi europei e con il Centro e Sud America.

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

	2000	2005	2010	2011	2012	var. % 12/11	CAGR % 12/00
ITALY	128,9	123	121,7	120,2	107,9	-10,2%	-1,5%
EUROPE	154,7	109,7	116,8	132,5	199,3	50,4%	2,1%
GEORGIA,RUSSIA, UKRAINE	5,2	2,2	2,5	5,5	2,5	-55,0%	-6,0%
NORTH AMERICA	244,8	255,1	172,8	199,9	234,4	17,2%	-0,4%
CENTRAL AMERICA	27,7	34,4	44,2	43,3	66,8	54,2%	7,6%
SOUTH AMERICA	135,2	86	56,4	83,3	161,8	94,3%	1,5%
NORTH AFRICA	156,3	151,3	168,9	140,9	176,2	25,0%	1,0%
EAST AFRICA	26,8	54,6	48,7	55	38,0	-30,8%	3,0%
WEST AFRICA	79,3	63,4	51,9	53	59,8	12,9%	-2,3%
MIDDLE EAST	135,1	152,1	215,4	231,6	273,4	18,0%	6,1%
INDIA-PAKISTAN	24,3	44,3	54,2	63,2	48,5	-23,2%	5,9%
FAR EAST	299,5	443,7	646,3	637,6	603,7	-5,3%	6,0%
OCEANIA	1,2	5	10,2	21	29,3	39,4%	30,5%
OTHER AREAS	81,5	100	48,7	59,3	63,2	6,6%	-2,1%
TOTAL	1500,6	1625	1758,9	1846,3	2064,8	11,8%	2,7%

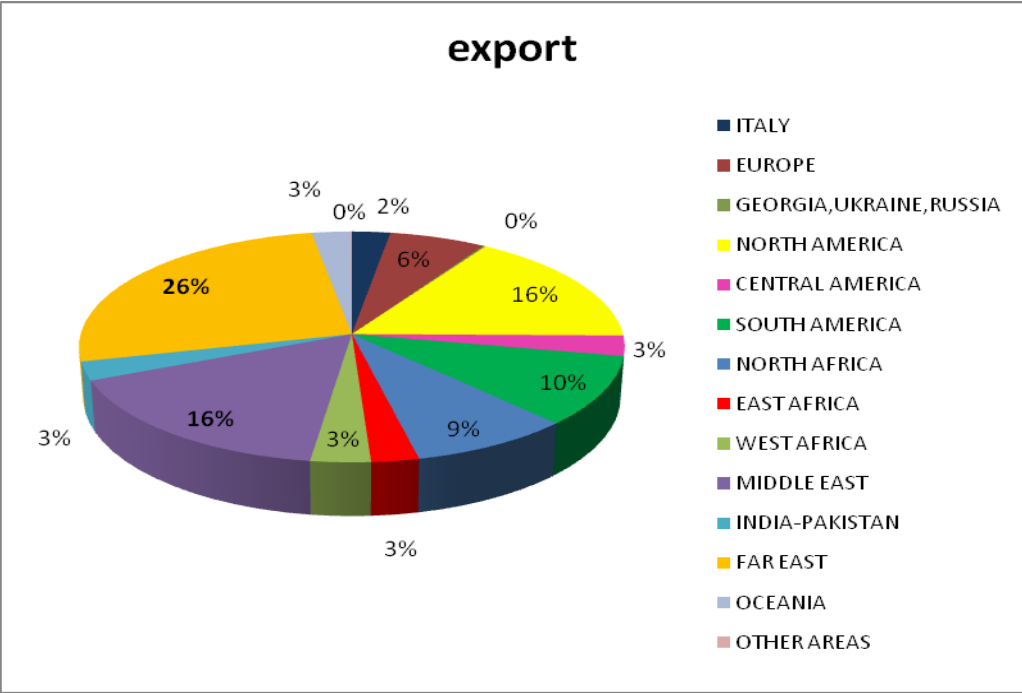
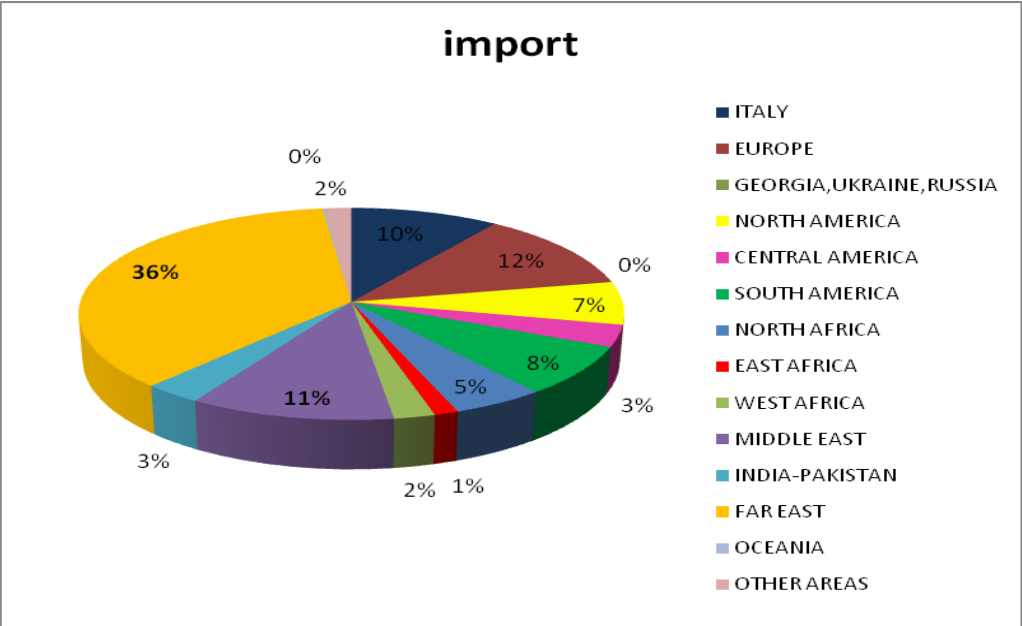
Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

I grafici che seguono restituiscono un quadro delle origini e destinazioni delle merci containerizzate (% sulle tonnellate) solo per l'anno 2012, evidenziando in particolare la rilevanza di Estremo e Medio Oriente sia in import che in export.

Osservando i dati analitici dei paesi, in particolare, in Europa emergono soprattutto le relazioni con la Spagna (5% sul totale dei traffici) e con Malta. Nel Medio Oriente gli Emirati Arabi (4,7%), l'Arabia Saudita (3%) e la Turchia.

In Estremo Oriente la Cina (16,4%), seguita a una certa distanza da Singapore (6%). Nei rapporti con le Americhe emergono gli Stati Uniti (10%) sebbene, come già sottolineato in precedenti relazioni, abbiano mostrato una tendenziale riduzione, e il Brasile (5,9%).

Anno 2012, origini e destinazioni merci containerizzate porto di Genova



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

A livello nazionale, nel 2012 si è registrata una lieve crescita complessiva dei traffici containerizzati, trainata dalla marcata crescita del porto di Genova.

Peso del Porto di Genova sul traffico nazionale

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Porti italiani (TEUs)	9.864.375	10.609.108	10.549.886	9.514.891	9.755.694	9.528.629	9.612.626
Porti Nord Tirreno (TEUs)	3.683.059	4.032.673	4.049.155	3.374.225	3.862.154	3.962.601	3.862.154
Genova (TEUs)	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806
% Genova su totale	16,80%	17,50%	16,70%	16,10%	18,00%	19,38%	21,48%
% Genova su Nord Tirreno	45,00%	46,00%	43,60%	45,50%	45,50%	46,61%	53,46%

Fonte: Assoport, 2013

La quota di mercato dello stesso sul totale nazionale infatti, pari al 21,5%, è la più alta registrata negli ultimi anni. Anche in rapporto ai porti del Nord Tirreno la quota di mercato di Genova ha guadagnato nell'ultimo anno circa 7 punti percentuali.

La stime di sviluppo per il prossimo triennio effettuate dagli operatori del porto di Genova tengono conto da un lato dei fattori congiunturali evidenziati che continuano a configurare una situazione di crescita rallentata e di generale incertezza e dall'altro di elementi e vincoli che caratterizzano ad oggi alcuni ambiti portuali dedicati alle merci containerizzate.

In particolare alcune delle criticità analizzate in sede di lavori propedeutici al nuovo Piano Regolatore Portuale quali gli accessi marittimi e il cono aereo costituiscono, per gli stessi terminalisti, elementi di incertezza che contribuiscono ad aggravare il già complesso quadro macro-economico di riferimento.

Alla luce di quanto sopra e considerando la tempistica di alcuni importanti interventi infrastrutturali tutt'ora in corso, le stime per il prossimo triennio non consentono di prevedere significativi incrementi di traffico rispetto ai livelli raggiunti nel 2012.

1.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

In merito ai traffici convenzionali, è stato già evidenziato nelle precedenti relazioni come il settore abbia vissuto un ridimensionamento negli ultimi anni, con particolare riferimento ad alcuni comparti che hanno subito l'effetto sostitutivo dei container.

A conferma di questa tendenza vi sono alcuni dati di Lloyd's List Intelligence che mostrano l'andamento dal 2008 al 2011 del traffico marittimo in dwt-miles per le diverse tipologie di traffico marittimo. Il dato riportato è calcolato moltiplicando il numero di viaggi tra i porti, la distanza e il peso delle navi, considerando perciò i viaggi che sono stati effettivamente compiuti e non l'offerta di capacità della flotta.

Si evidenzia, in particolare, il calo di general cargo, ro-ro e reefer tra il 2008 e il 2011, a fronte di significativi aumenti dei traffici di rinfuse solide, gas e merci containerizzate.

Traffico marittimo mondiale in dwt-miles (2008-2011)

Year	Container	General Cargo	RoRo	Reefer	Dry Bulk	Oil	Gas	World Total
2008	18 400	2 800	1 812	496	25 606	29 310	2 538	80 962
2009	15 313	2 366	1 217	405	24 550	26 228	2 344	72 423
2010	16 508	2 457	1 468	333	26 784	27 787	3 322	78 659
2011	18 756	2 472	1 578	356	31 788	28 181	3 816	86 947

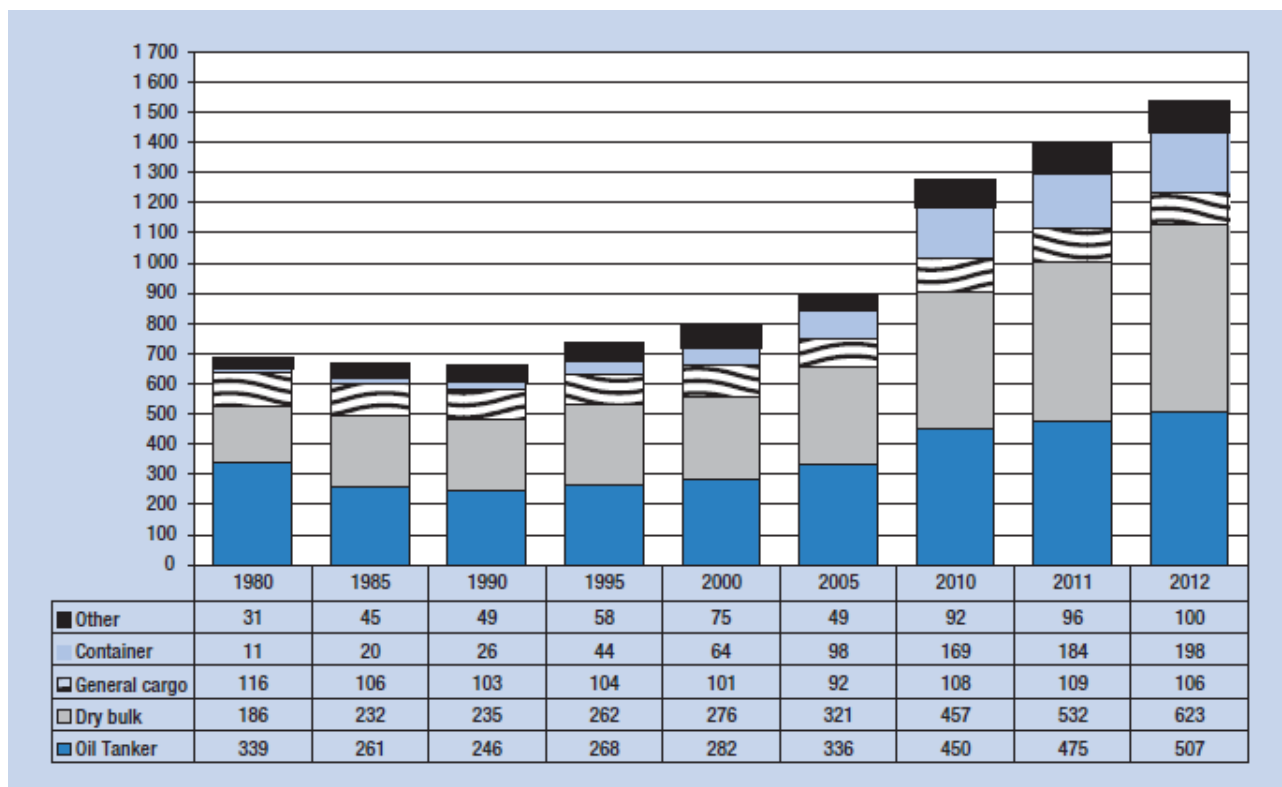
Fonte: Lloyd's List Intelligence, 2012

A conferma della diminuzione del peso del trasporto general cargo, vi sono anche le indicazioni sul naviglio utilizzato per tale tipologia merceologica. Se si osserva l'evoluzione della flotta mondiale dal 1980 al 2012, si nota come le navi general cargo siano diminuite del 7%, mentre il resto della flotta mondiale è cresciuta del 150%.

Confrontando poi il dato 2011 con quello del 2012, si può notare come ci sia stata una diminuzione del 2,4% in relazione alla capacità delle navi general cargo espressa in milioni di dwt. Il peso della flotta general cargo nel 2011 era pari al 7,8% del totale mondiale, mentre l'anno seguente è sceso di quasi un punto arrivando al 6,9%.

L'ultimo report Unctad, basandosi su dati IHS Fairplay, riporta la composizione della flotta analizzandola per l'età del naviglio. All'inizio del 2012, il 58,4% della flotta di navi general cargo avevano più di venti anni di vita, e l'11,5% tra 0 e 4 anni.

Flotta mondiale per principali tipi di navi (milioni di dwt)



Fonte: UNCTAD based on IHS Fairplay, navi da 100 gt in su

Si può comunque osservare che anche per questa tipologia di navi si tende, nel corso degli ultimi anni a costruire navi sempre più grandi. La maggior parte delle navi, con una vita di 20 o più anni, hanno una dimensione media di 3795 dwt, mentre quelle dagli 0 ai 4 anni, sono di dimensioni molto maggiori, avendo un peso medio di 9698 dwt.

Con particolare riferimento ai traffici di rotabili, i principali mercati sono quelli del mar Baltico, del mare del Nord e del mar Mediterraneo. Di conseguenza il volume dei traffici e il livelli dei noli sarà strettamente collegato alla dinamicità ed alla solidità dei paesi che si affacciano su questi mari. A questo proposito le prospettive di sviluppo sono piuttosto incerte, in particolar modo per il mercato del Mediterraneo.

Numero di navi Ro-Ro impiegate sui principali mercati (2013)

Area	No	M dwt
S Europe	1.850	11.331.752
UK/Eire	1.381	10.344.295
Scandinavia/Baltic	1.399	8.834.862
Japan	1.639	7.265.982
N Cont Europe	829	6.975.190
Far East - China Sea	457	2.766.617
N Africa	264	2.154.397
Black Sea	328	1.863.566
W Africa	120	1.540.791
E Mediterranean	243	1.536.696
N America - Pacific	492	1.480.150
Australasia	188	1.407.730
Far East - Asean	308	1.319.365
Caribbean	214	890.506
Persian Gulf	156	807.947
US Atlantic	100	673.458
Iberian Atlantic	104	571.402
Central America	103	548.114
Great Lakes - Canada	158	510.031
S America - Atlantic	113	493.579
Indian Sub Continent	22	337.431
S & E Africa	29	320.062
US Gulf	14	276.064
Red Sea	33	167.103
S America - Pacific	5	31.318

Fonte: Lloyd's List Intelligence

La crisi perdurante nei paesi del sud Europa, Italia, Spagna e Grecia in primis, unita all'instabilità politica dei paesi nord africani ha fatto sì che le economie, e di conseguenza i traffici, di questi paesi ne risentissero particolarmente.

Contemporaneamente nel mare del Nord si assistito ad una serie di operazioni mirate al consolidamento delle rispettive quote da parte di diversi operatori.

Nel corso dell'anno Scandlines ha ceduto le sue linee non core insieme alle relative navi a Stena Line e a Swedish Orient Line (SOL); Cobelfret/CLDN ha annunciato la chiusura della tratta Ipswich - Immingham, rilevata da Stena Line, e ha acquistato tra navi appartenenti a Epic Shipping e New Paragon Investments Ltd. (NPIL); poco dopo il Gruppo Grimaldi ha acquistato l'intera flotta ro-ro di Pacific Basin che contava sei unità; infine Finnlines ha rilevato le tratte di Power Line e

Transfennica e P&O Ferries hanno stipulato un accordo di collaborazione incentrato sul terminal P&O di Zeebrugge.

Queste dinamiche sono state attuate perché, a fronte di una stagnazione dei flussi commerciali intra-europei ed un calo dei volumi di carico, i principali operatori del mercato hanno tentato di ricorrere ad un approccio mirato alla cooperazione verso uno sforzo comune per alleviare l'eccesso di offerta sul mercato.

Al tempo stesso, però, la disponibilità di stiva a prezzi storicamente a bassi ha spinto nuovi operatori sul mercato e, verso la fine di gennaio, North Sea Ro-Ro, appoggiato dall'operatore di logistica NTeX che è stato uno dei principali spedizionieri sul servizio dell'operatore DFDS Seaways, ha lanciato un nuovo servizio tra Göteborg e Killingholme in concorrenza con il percorso DFDS tra Göteborg e Immingham. Con una dinamica simile, UN Ro -Ro ha subito la defezione di uno dei suoi caricatori chiave, Ekol Logistica, che ha iniziato ad offrire un servizio in proprio sulla tratta Istanbul-Trieste.

Nel mercato del Mediterraneo, la Libia è stata il soggetto con più necessità di stiva anche se con richieste incentrate su segmenti di piccole e medie dimensioni, specialmente concentrate sulle importazioni di veicoli e attrezzature per l'edilizia. Un aumento dei traffici all'interno del Mediterraneo è dato dal perdurare della guerra civile in Siria con la conseguente necessità di aggirare il tradizionale transito stradale attraverso il paese, e sono state lanciate alcune nuove linee come il collegamento della costa meridionale della Turchia con l'Egitto ed un ulteriore collegamento nel Mar Rosso , tra l'Egitto e l'Arabia Saudita.

Sul mercato Ro-ro, la vendita e l'acquisto di navi è stata ovviamente influenzata dall'opera di consolidamento del settore ed è rimasta stabile con 21 vendite, contro le 18 dello scorso anno, con un ammontare totale di circa 47.900 ml e con un'età media di circa 16,8 anni.

Inoltre nell'anno passato sono state consegnate 20 nuove unità per un totale di circa 65.500 ml, un dato decisamente in linea con il 2011, che aveva registrato 21 unità consegnate per circa 67.600 ml. La consegna di due nuove unità alimentate a LNG di Sea-Cargo in fase di costruzione a Bharati sono state nuovamente rinviate.

L'attività di rottamazione ha rallentato lievemente, con un calo del 27 % su base annua, ma è rimasto relativamente sostenuto con 33 demolizioni rispetto alle 45 dello scorso anno.

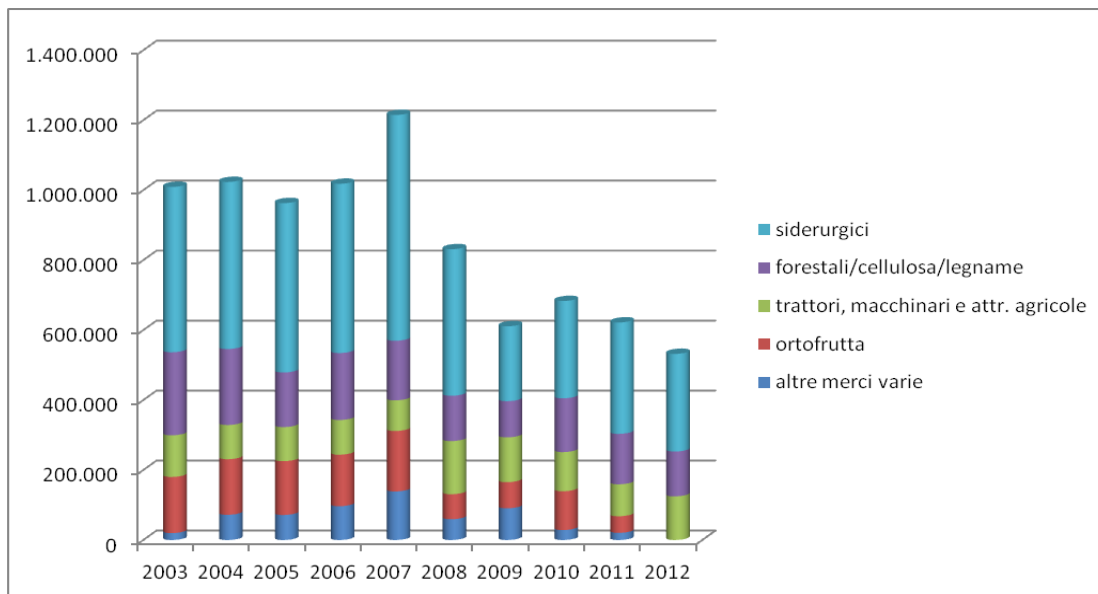
Nonostante il perdurare della stretta creditizia, i bassi prezzi per la costruzione delle navi hanno dato nuova linfa agli ordini per le nuove realizzazioni che sono aumentati del 46% su base annua a 19 unità rispetto alle 13 dello scorso anno.

Anche se questa cifra comprende due traghetti per trasporto vagoni ferroviari per l'Azerbaijan State Caspian Shipping Company (ASCSC), i restanti 17 ordini sono costituiti da cinque navi container/ro-ro (con-ro) Post-Panamax per il Gruppo Grimaldi, cinque con-ro per Atlantic Container Lines (ACL), quattro con-ro per Messina, un ro-ro veloce per Nippon Kaiun ed uno per Kawasaki Kisen Kinkai, oltre che un ro-ro per Visemar affidato al Cantiere Navale Visentini. Quest'ultima nave segna il ritorno del cantiere italiano alla costruzione di navi ro-ro, dopo un'assenza di 13 anni, durante i quali si era concentrata sulle navi ro-pax.

Porto di Genova

Il traffico di merci convenzionali, come emerge anche dall'inquadramento di settore e come è evidente ormai da anni, ha subito, in termini generali, un ridimensionamento. Nel porto di Genova, in particolare, a parte i traffici di nicchia dei forestali e dei siderurgici e macchine agricole, che hanno mantenuto un andamento con volumi ormai consolidati, le altre tipologie merceologiche hanno registrato una contrazione sino ad annullarsi nel corso del 2012.

Traffico di merci convenzionali nel porto di Genova



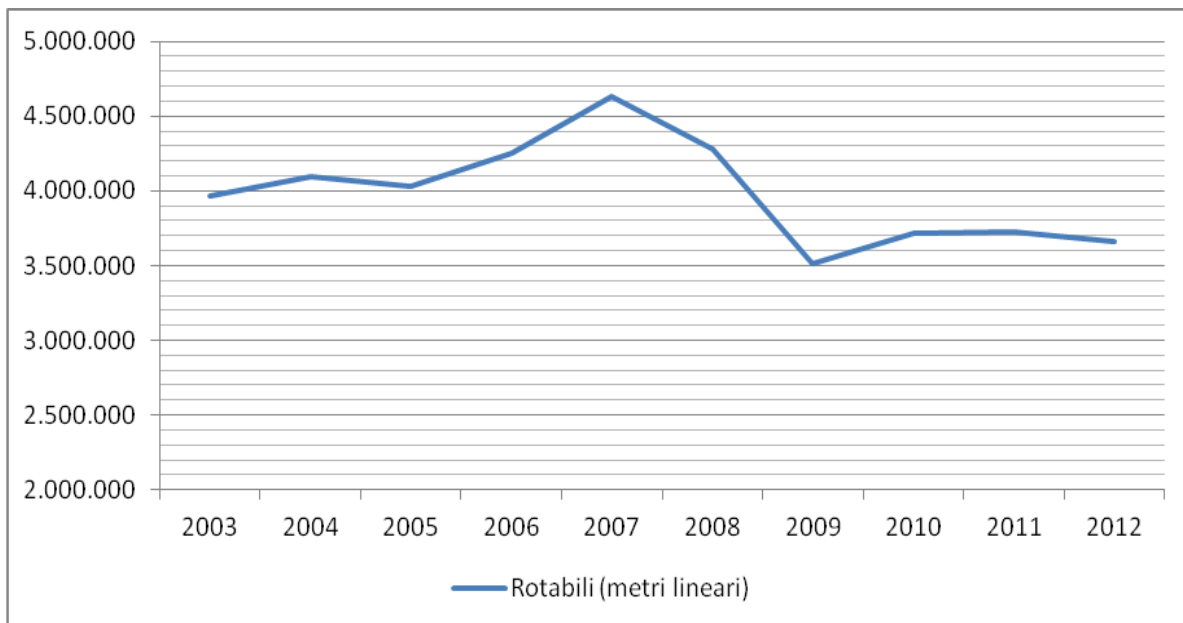
Fonte: Autorità Portuale di Genova

Nel 2012 è stato registrato un incremento nella componente delle macchine agricole e nei metalli ferrosi e non ferrosi, a fronte di un calo dei volumi di forestali, attestati sulle 128 mila tons e di siderurgici, che comunque rimangono la componente principale.

In relazione ai rotabili, come rappresentato nel grafico che segue, si è registrata una leggera flessione che, considerate le tonnellate e i metri lineari, si aggira intorno al 2%.

I dati relativi ai primi sette mesi dell'anno in corso evidenziano un sostanziale mantenimento dei volumi di rotabili a fronte di una ulteriore flessione delle merci convenzionali.

Traffico di rotabili nel porto di Genova



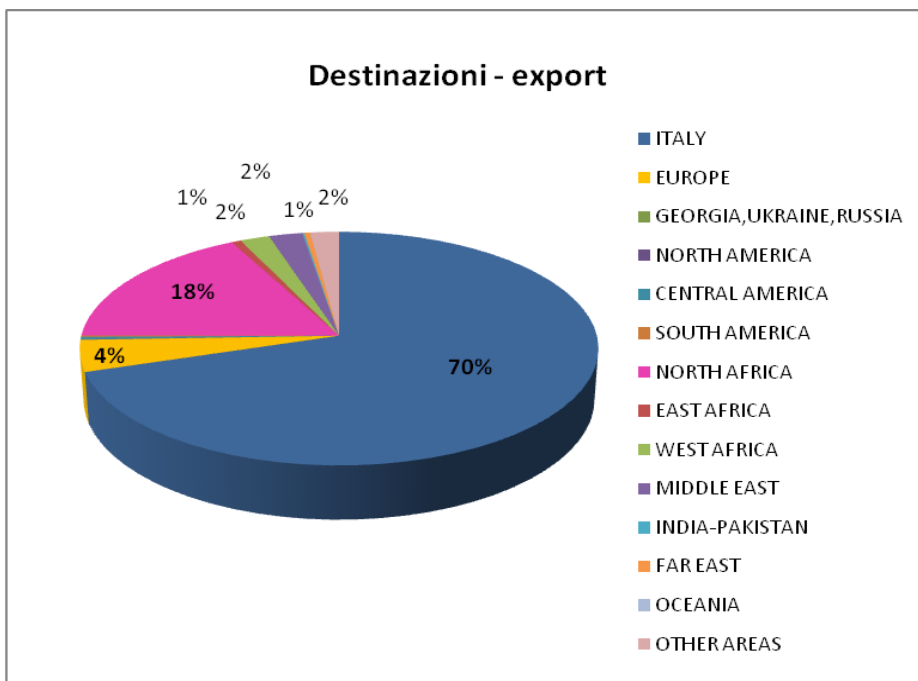
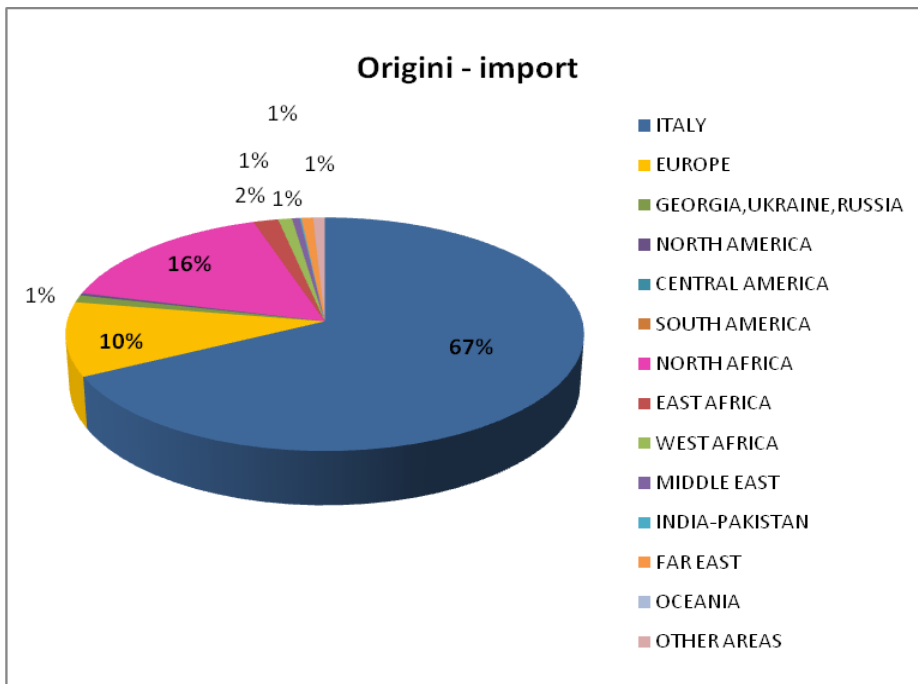
Fonte: Autorità Portuale di Genova

In merito alle relazioni geografiche, i traffici in questione sono caratterizzati da una sostanziale prevalenza di scambi nazionali, ascrivibili in parte alle cosiddette Autostrade del Mare. Gli scambi con l'Italia, al 2012, costituiscono rispettivamente il 67% e il 70% di importazioni ed esportazioni.

Un'altra parte consistente di traffici riguarda le rotte con il Nord Africa, comprese nel 2012 tra il 16% e il 18% del totale dei traffici del comparto. In particolare, solo i traffici con la Tunisia costituiscono circa il 14% dei volumi totali, confermando

una relazione commerciale storica tra i due paesi non compromessa dalle turbolenze civili e politiche degli ultimi anni.

Origini e destinazioni traffici convenzionali porto di Genova, 2012



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Osservando tali relazioni commerciali si segnala, rispetto ai volumi del 2011, un incremento solo nei rapporti con il Nord Africa (+4,6%), più forte in esportazione (+5,8%).

Nell'ultimo decennio, a fronte di un sostanziale mantenimento degli scambi nazionali, hanno registrato tassi medi di crescita positivi le relazioni con i paesi africani, in particolare il Nord Africa, e quelle con il Medio Oriente, seppur riconducibili a volumi contenuti.

In merito alle prospettive di sviluppo dei traffici per il prossimo triennio, è opportuno ricordare come i segmenti di riferimento, per il porto di Genova, siano riconducibili principalmente a nicchie specializzate che non prevedono grandi espansioni di traffico ma piuttosto un consolidamento e un mantenimento di quello attuale.

Circa le singole tipologie merceologiche, ad oggi, gli operatori in questione prevedono il sostanziale mantenimento degli attuali traffici sia con riferimento ai volumi di forestali e cellulosa sia con riferimento ai traffici di metalli, tenuto conto del mercato attuale dei due comparti e della congiuntura nazionale e internazionale.

Anche per quanto attiene i traffici di rotabili, la lettura aggregata delle ipotesi di sviluppo dei singoli operatori mostra un sostanziale consolidamento dei volumi intorno ai 7 milioni di tonnellate.

1.2.3 I traffici di rinfuse liquide

La domanda di trasporto marittimo di rinfuse liquide dovrebbe continuare ad aumentare nel corso del 2013. Le prospettive per le aziende di trasporto in molti dei principali settori rimarranno critiche data la capacità della flotta attuale e l'orderbook per i prossimi anni. La tendenza alla demolizione delle navi più vecchie dovrebbe continuare anche a causa del costo del combustibile e della volontà degli armatori di orientarsi verso navi a maggiore efficienza energetica. La demolizione delle navi potrebbe limitare la crescita della flotta nel 2013, ed eventualmente preparare il terreno per il periodo a venire dove si dovrebbe riscontrare una ripresa continua della domanda di stiva.

Nonostante l'attività economica globale si sia ridotta rispetto al periodo pre-crisi e le nazioni sviluppate consumino meno petrolio, la domanda complessiva di petrolio continua a crescere, anche se a ritmo più contenuto rispetto al passato. Questa costante crescita della domanda di petrolio e la stabilizzazione del prezzo dello stesso a livelli più alti, sono stati il driver per l'aumento degli investimenti in ricerca ed estrazione di petrolio e gas.

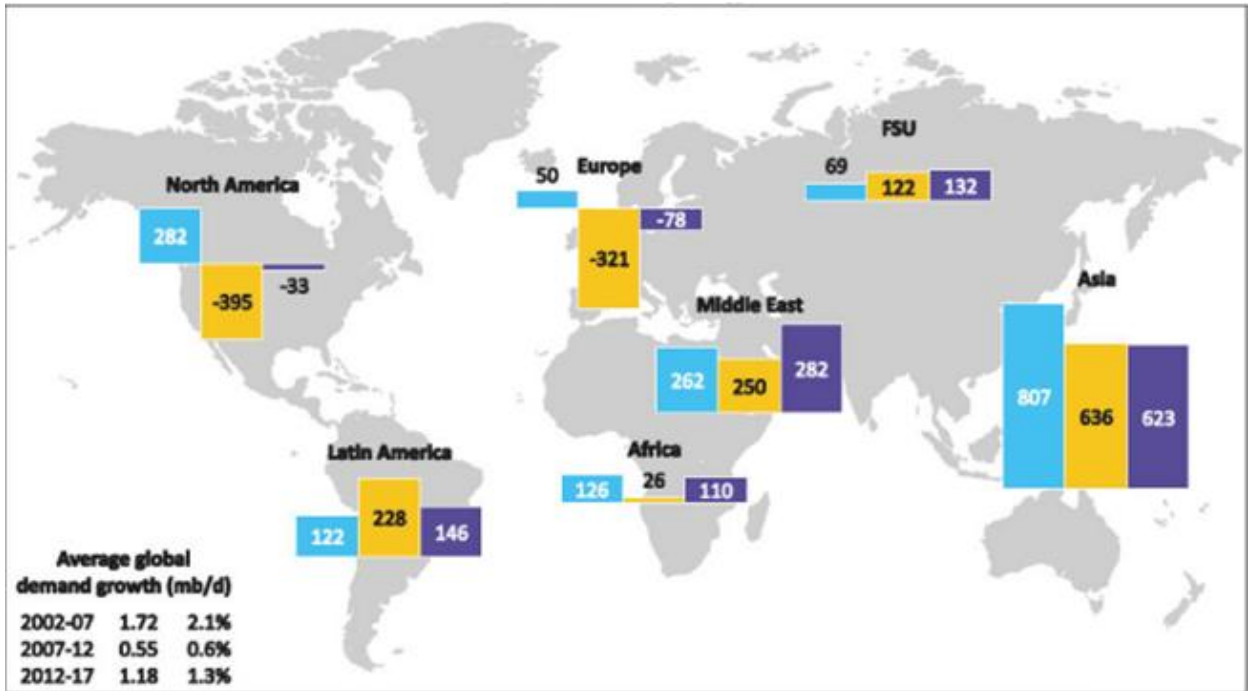
Il 2013 dovrebbe essere un anno di ripresa per quasi tutti i settori di navi "product" sia per i raffinati del petrolio che per LNG e GPL carriers, mentre il trasporto di petrolio greggio dovrebbe arrancare ancora.

Petrolio greggio

Gli indicatori fondamentali del mercato mostrano un rallentamento ulteriore per l'anno 2013 per il trasporto di petrolio greggio. Nonostante la domanda di petrolio sia aumentata dell'1% raggiungendo 90,8 milioni di barili al giorno, le variazioni delle direttrici di traffico avvenute lo scorso anno, continueranno ad essere consolidate anche nel futuro.

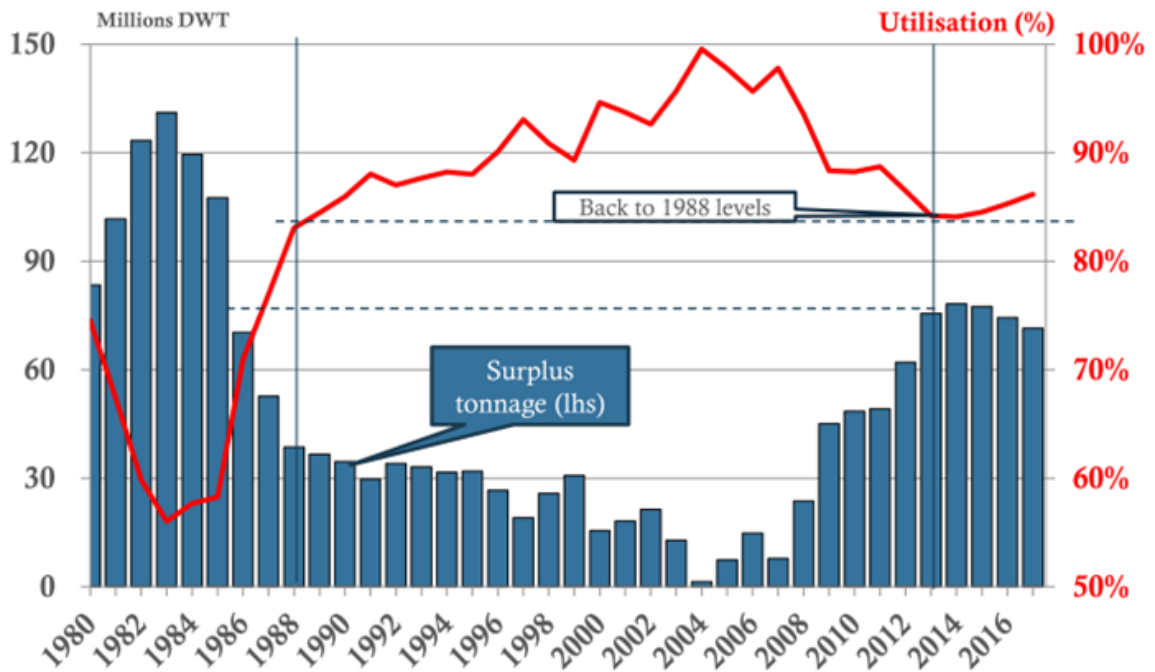
Nello specifico, le importazioni statunitensi di petrolio probabilmente diminuiranno ulteriormente e sembra confermarsi la tendenza a dislocare le raffinerie direttamente nei paesi produttori di greggio, come l'Iran, la Russia, l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti.

Crescita media domanda mondiale di petrolio (2002-2007/2007-2012/2012-2017)



Fonte: IEA.

Eccesso di stiva e percentuale di utilizzo della flotta



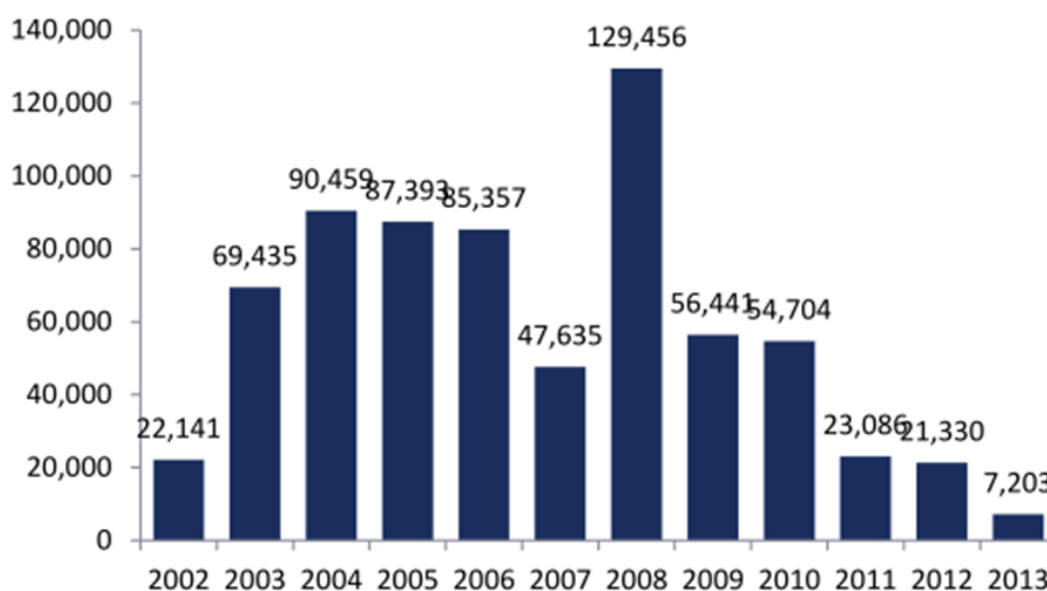
Fonte: Maritime Strategies International.

Il calo delle esportazioni di greggio ridurrà ulteriormente la quantità di merce disponibile sul mercato e tale fattore, congiuntamente al perdurare dell'eccesso di offerta di stiva, determina una riduzione del coefficiente di utilizzo della flotta, sceso fino ai livelli di fine anni '80.

Anche se, per contrastare questa situazione, gli armatori hanno provveduto ad uno slittamento di circa il 30% delle consegne, è comunque prevista per il 2013 l'immissione nella flotta di almeno altre 90 navi.

Come risultato, i noli probabilmente si attesteranno su livelli ancora più bassi.

Nolo medio per viaggio spot per nave VLCC nel primo trimestre di ogni anno



Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati Clarksons.

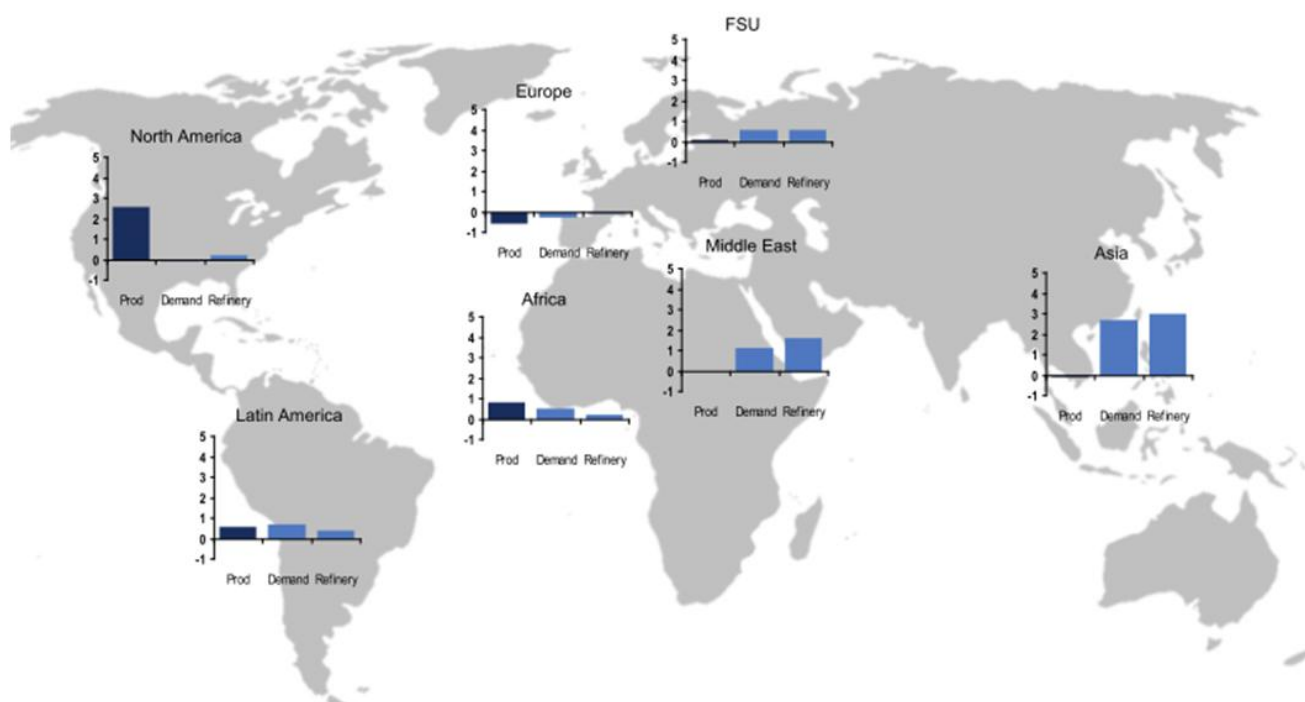
Il calo dei prezzi della costruzione delle nuove navi e le nuove normative ambientali si tradurranno in una riduzione delle navi più obsolete.

Sebbene per il 2014 si stimi un miglioramento rispetto all'anno in corso, è probabile che la prolungata crisi dell'economia mondiale combinata con il costante eccesso di offerta della flotta continuino a mantenere la pressione sul mercato per la maggior parte dell'anno. Pertanto, una ripresa visibile degli utili non sembra potersi concretizzare nel breve termine.

Prodotti raffinati

Considerata una domanda stabile da parte dell'economia globale, nel 2013 la domanda di prodotti petroliferi raffinati dovrebbe registrare una crescita in quasi tutte le regioni del mondo, eccetto l'Europa occidentale.

Andamento della produzione mondiale di petrolio e domanda e capacità di raffinazione (2012-2016)

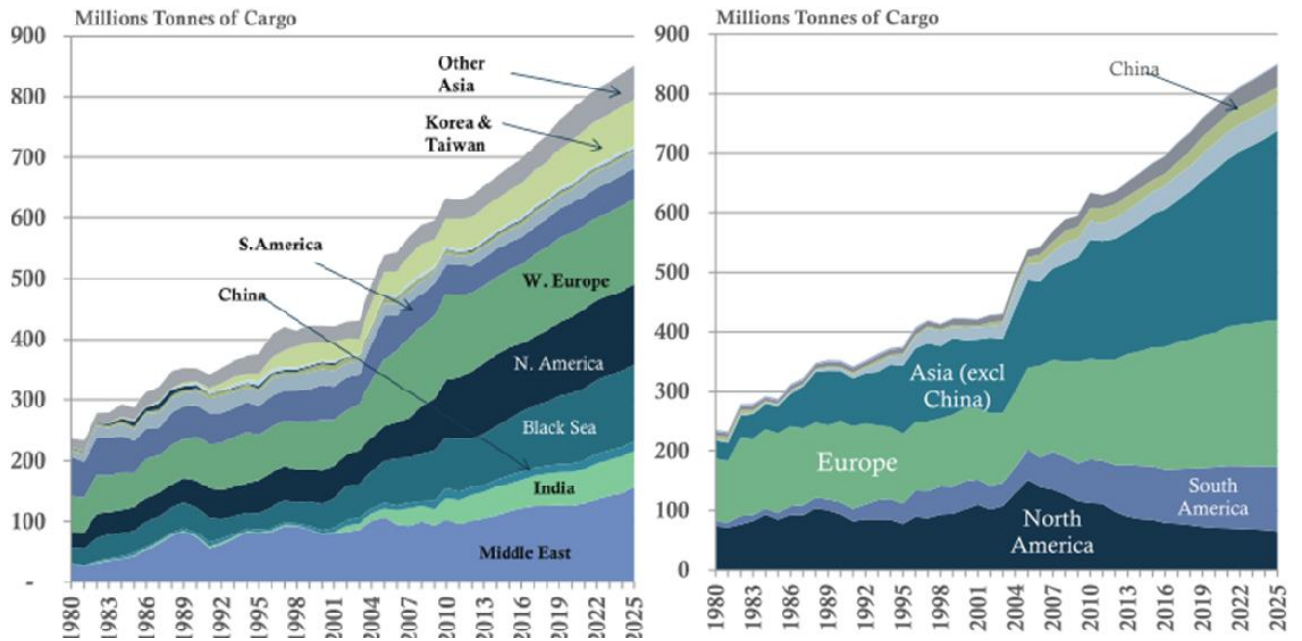


Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati IEA

In termini di offerta di stiva, la massiccia espansione della capacità di raffinazione in Asia e in Medio Oriente dovrebbe avere una ricaduta positiva sul trasporto di prodotti raffinati. Data la crescente disparità tra le aree in cui è maggiore l'offerta di prodotti raffinati e le regioni dove è più forte la domanda, si prevede un aumento del numero di tonnellate-chilometro per questo tipo di imbarcazioni e, in modo particolare, per le navi cisterna a più lungo raggio.

Ciononostante, anche in questo settore permane l'eccesso di offerta di stiva e il suo effetto sulla bilancia del mercato non può essere sottovalutato. Il portafoglio ordini si attesta al 11 % della flotta esistente.

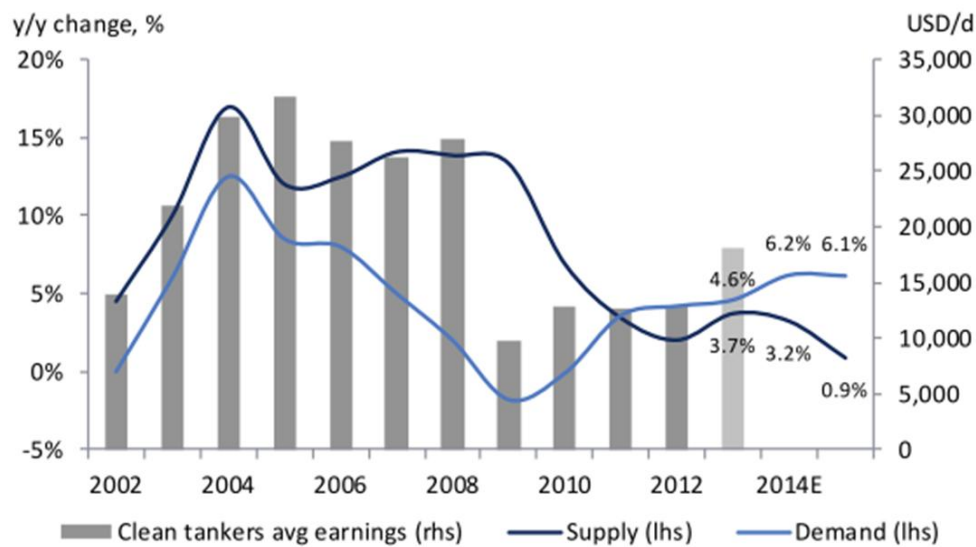
Esportazioni (S) ed importazioni (D) di prodotti raffinati suddivisi per area geografica



Fonte: Maritime Strategies International.

Nonostante uno scenario di miglioramento della domanda previsto a partire dal 2013, il gran numero di consegne previste rischia di impedire qualsiasi forma di recupero rapido sia degli utili e degli investimenti effettuati.

Variazione di offerta e domanda di stiva vs nolo medio di product tankers



Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati Clarksons.

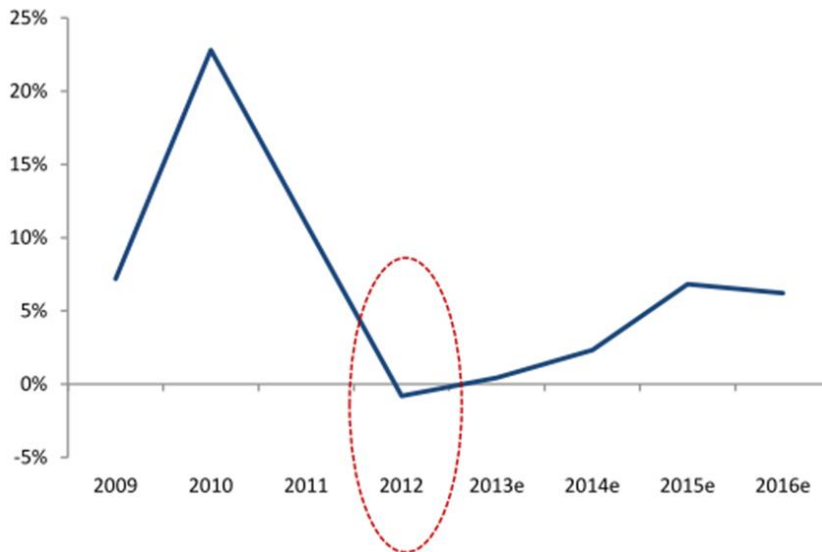
Dal 2014 in poi, entrambi gli indicatori patrimoniali dovrebbero iniziare a migliorare lentamente, anche se non si prevedono tassi di utilizzo della flotta a livelli pre-crisi in tempi brevi.

Vale inoltre la pena ricordare il fatto che l'attuale contesto macroeconomico incerto unitamente all'instabilità politica di alcune regioni produttrici di petrolio greggio e della sua raffinazione, potrebbero inficiare ogni previsione di domanda cautamente ottimista.

LNG

Il mercato delle navi cisterna LNG è rimasto vivace anche in questi periodi di crisi, con i noli che hanno toccato i massimi nel 2012. Tuttavia, si nota un leggero rallentamento degli stessi, soprattutto rispetto al recupero impressionante che ha seguito il 2009.

Crescita dell'offerta di LNG



Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati Bloomberg.

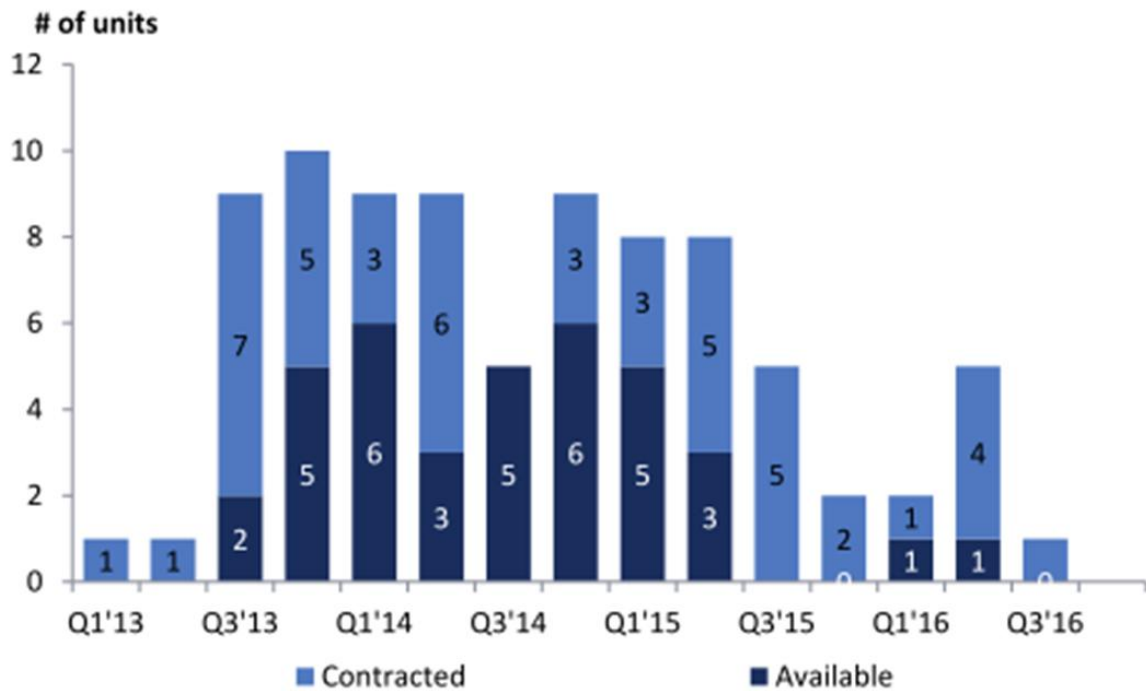
Al lieve calo dei noli, si contrappone il crollo sostenuto della crescita della domanda che nel 2012 si è contratta.

La ragione principale di questa tendenza è che la domanda di navi cisterna LNG è direttamente vincolata al ritmo con cui cresce la capacità di liquefazione del gas

degli impianti nei paesi produttori ed alla disponibilità di impianti di rigassificazione nei paesi di destinazione.

La maggior parte dei grandi impianti di liquefazione sono diventati operativi prima del 2013 per cui, nel corso dei prossimi due anni, sarà possibile avere solo una crescita marginale. Incrementi significativi della capacità di liquefazione dovrebbero registrarsi solo dopo il 2015. Al tempo stesso, anche questi aumenti marginali si tradurranno in un aumento della domanda di tonnellate-chilometro per le metaniere, a causa della grande distanza geografica tra le regioni di produzione e consumo.

Orderbook navi LNG



Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping.

Con la rapida espansione dei progetti in Medio Oriente e l'esportazione dagli USA, si prevede un miglioramento della domanda di tonnellate-chilometro, anche se il volume delle esportazioni di gas dagli Stati Uniti potrebbe essere frenato a causa di politiche industriali nazionali mirate a limitare le esportazioni e mantenere bassi i prezzi interni del gas naturale. L'Australia potrà essere un importante player in questo mercato, una volta che il suo progetto di realizzazione di un grande numero di impianti di liquefazione diventerà operativo. Tuttavia, la crescita della flotta

rimane una minaccia, con il portafoglio ordini che si attesta al 26% della flotta esistente.

E' probabile che questo evento abbia un grande impatto sul mercato dopo il 2013 e per i due anni successivi. Il mercato, complice l'entrata a regime di diversi impianti di liquefazione, dovrebbe tendere al pareggio nel 2016 e crescere negli anni successivi.

Olii vegetali

I principali olii vegetali trasportati sono l'olio di palma e gli olii estratti dalla soia e dal girasole, oltre che, quelli destinati alla produzione di biodiesel.

Per quello che riguarda gli olii derivati dalla palma, i principali mercati di origine sono quelli indonesiani e malesi, mentre le maggiori richieste provengono da Europa e Stati Uniti d'America. Le navi utilizzate per questo tipo di traffico sono prevalentemente quelle di categoria MR1 e MR2 e dai dati di Barry Rogliano Salles si evince come il numero delle stesse impiegate in questo specifico commercio sia aumentato del 12% con circa 190 viaggi spot conclusi nel 2012, rispetto ai circa 170 nel 2011.

Nell'anno appena concluso, sono state varate "solo" 31 nuove navi, 28 di tipo MR2 e 3 di categoria MR1, attrezzate, almeno per il primo viaggio, per il trasporto di olio di palma; tale numero risulta minore rispetto alle 41 navi registrate nel 2011 ed alle 54 del 2010.

La tendenza, anche per questo settore, rimane quella di un contenimento dell'eccesso di offerta. A questo proposito, si può notare come delle 56 unità di categoria MR2 previste nel portafoglio ordini per il 2012 nella sola Asia a fine 2011 solamente 34 unità siano state poi effettivamente consegnate; questa contrazione è dovuta a diverse cancellazioni di ordini ed alla posticipazione di altri.

Al momento attuale, il portafoglio ordini di navi MR2 per il 2013 è composto da circa 85 unità. I noli medi giornalieri di una nave MR2 che trasporta olio di palma sono stati vicini ai 17.750 \$ al giorno per viaggi spot nel 2012, raggiungendo i 20.000 \$ verso la fine dell'anno.

Il mercato degli altri olii vegetali e del biodiesel vive esclusivamente sulle rotte provenienti da Argentina e Brasile con destinazione Asia, India, Cina, e a seguire Europa e Caraibi. Nel 2012 le esportazioni di questi olii sono diminuite del 10% rispetto all'anno precedente, fino a raggiungere circa 4,9 milioni di tonnellate.

Per la prima volta i volumi di biodiesel esportati dall'Argentina si sono ridotti del 6% rispetto all'anno precedente, per un totale di 1,6 milioni di tonnellate. Rimane invece costante la quota dei paesi che acquistano questo tipo di merce e, come nel 2011, circa il 90 % delle esportazioni è stato consegnato in Europa.

La destinazione principale per gli olii vegetali, prevalentemente soia e girasole, è sempre l'Asia, con circa il 55 % del totale esportato; nello specifico, l'India è rimasta il primo importatore con circa 900.000 tonnellate mentre la Cina rimane appena dietro. I noli per un viaggio dall'Argentina all'India erano compresi tra i 45 e i 57 \$/ton nel corso dell'anno passato, con un turnover giornaliero di circa 10.500 \$ al giorno.

Navi chimichiere

Le speranze di un miglioramento della domanda per i vettori chimici a seguito dei buoni livelli raggiunti nel corso dell'ultimo trimestre del 2011 sono state deluse. La domanda per questo tipo di nave si basa per lo più sulla produzione industriale mondiale, oltre che sulla ripresa della crescita economica, rimaste entrambe ancora molto deboli.

I volumi dei contratti e le esigenze di trasporto, sia per i lunghi viaggi che per il cabotaggio, sono regolarmente scesi nel corso del 2012. Il livello dei noli è rimasto frequentemente sotto pressione e spesso ha raggiunto la stessa quota dell'estate del 2011.

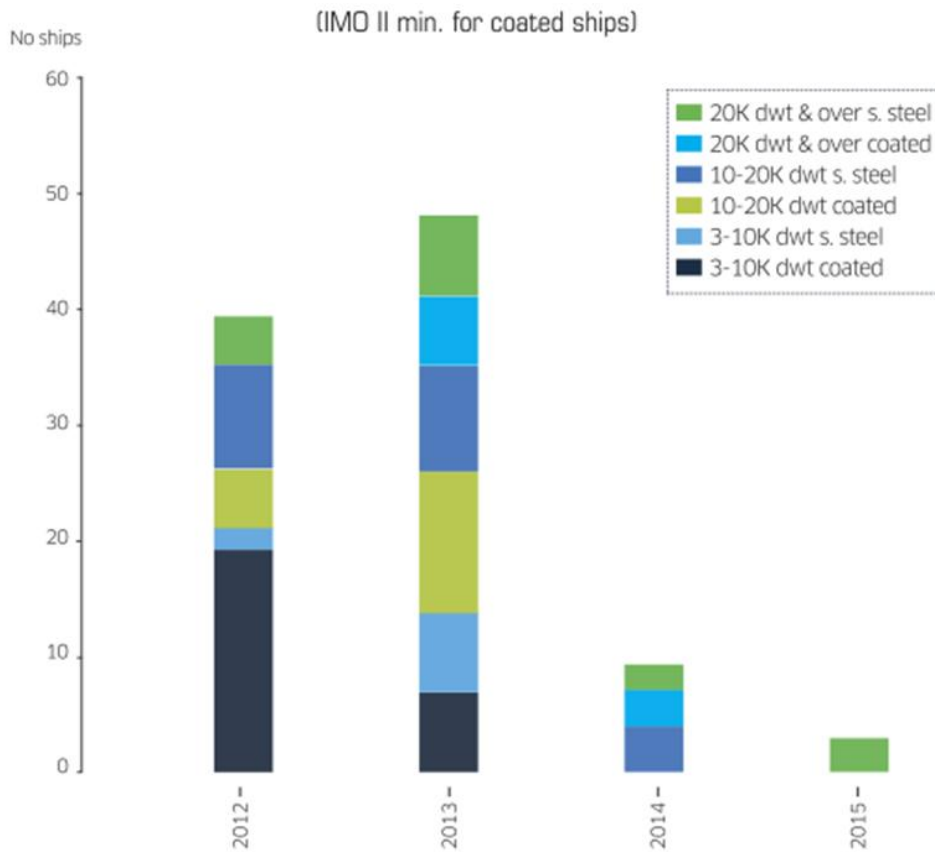
Gli armatori sono stati e sono tutt'ora in sofferenza. Ci sono stati diversi fallimenti e ristrutturazioni di debiti con le banche che hanno stretto il credito concesso alle aziende. Una delle poche iniezioni di credito è stata portata dal fondo Triton che, dopo aver acquisito Hering Shipping nel 2011, dal 2012 controlla anche Nordic Tanker e, con questa operazione, è diventato il primo armatore al mondo per numero di navi e il terzo per stazza lorda.

Anche nel trasporto dei prodotti chimici, sebbene in misura inferiore rispetto ad altri, una delle cause della scarsa redditività è da cercare nell'eccesso di offerta di stiva presente sul mercato. Anche per questa ragione, nel 2012 solo 39 unità hanno lasciato i cantieri navali, equivalenti complessivamente a 480.000 dwt con una riduzione del 50% rispetto al 2011, quando il totale era pari a un milione di dwt.

La metà di queste navi apparteneva al segmento delle 3.000-10.000 dwt e 19 erano dotate di doppio scafo. Nel segmento delle 20.000 dwt ed oltre sono invece state consegnate soltanto quattro navi, ad indicazione che questo tipo di traffico è prevalentemente di corto raggio e, in ogni caso, caratterizzato da quantità modeste di carico.

La demolizione di navi chimichiere è diminuita. Dopo la demolizione di 51 navi nel 2011, sono state solo 19 quelle uscite dal mercato nel 2012. Complessivamente, la flotta è rimasta stabile con un crescita dello 0,8% nel 2012.

Chimichiere consegnate nel 2012 e orderbook per gli anni successivi



Fonte: Barry Rogliano Salles

Nel complesso il mercato del trasporto di prodotti chimici si è indebolito negli ultimi mesi e la domanda attuale è traballante, anche se un aumento contenuto delle dimensioni della flotta unito ad un portafoglio ordini ridotto potrebbero avere risvolti positivi nel medio termine. Tuttavia, l'eccesso di offerta è ancora presente e difficilmente l'equilibrio di mercato tornerà prima della fine del 2014.

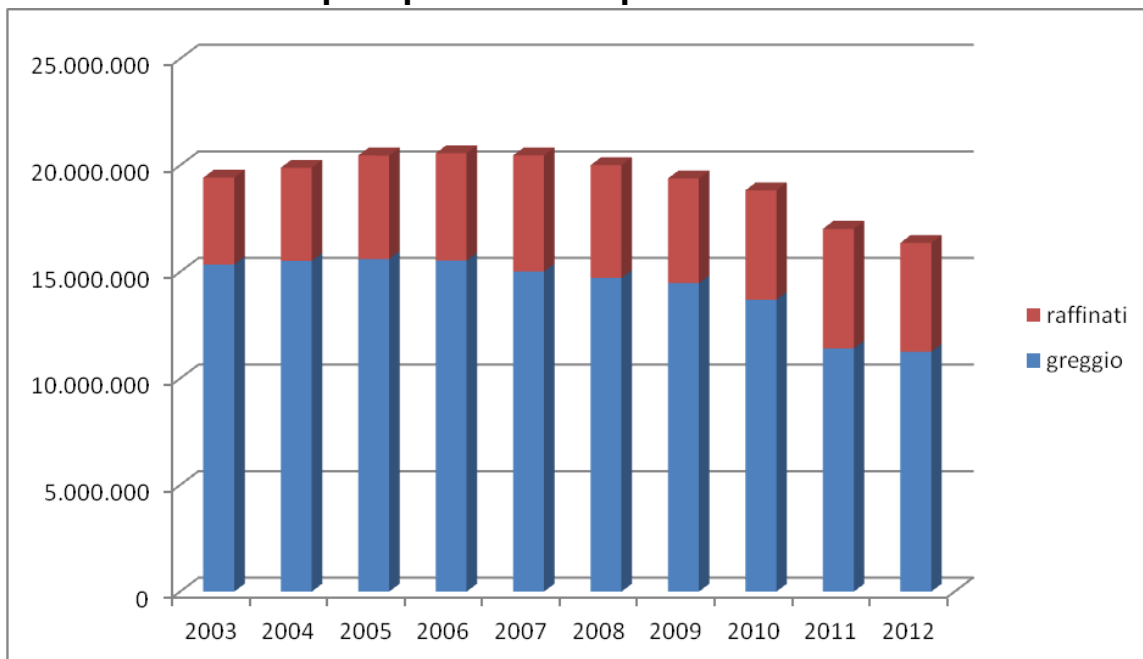
Porto di Genova

Come noto, l'andamento dei traffici di rinfuse liquide nel porto di Genova riflette piuttosto fedelmente l'andamento del mercato italiano ed è condizionato, per quanto riguarda le rinfuse liquide petrolifere, da elementi strutturali che ne limitano e caratterizzano la movimentazione.

Il traffico di rinfuse liquide del porto viene distinto nelle sue componenti relative ai traffici petroliferi (greggio e raffinati), alle rinfuse liquide alimentari e ai chimici.

Con riferimento alla movimentazione di rinfuse liquide petrolifere, il trend degli ultimi 10 anni è stato caratterizzato da una riduzione dei traffici di greggio accompagnata da un aumento di quelli di prodotti raffinati, cresciuti a un tasso medio annuo del 2,5%. Nel 2012, tuttavia, si è registrato un calo in entrambe le componenti.

Andamento rinfuse liquide petrolifere nel porto di Genova



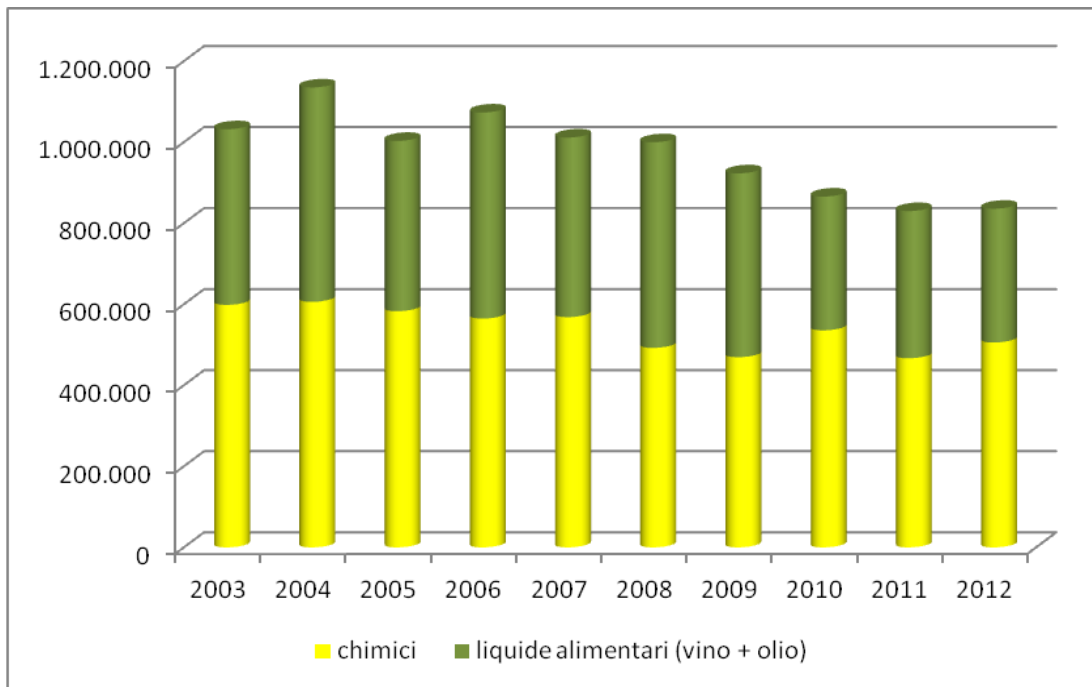
Fonte: Autorità Portuale di Genova

Per quanto concerne le altre rinfuse liquide, i volumi del 2012 sono complessivamente di poco superiori a quelli del 2011, con una composizione lievemente diversa. A fronte di una lieve flessione delle rinfuse liquide alimentari, infatti, si è registrato un incremento dei prodotti chimici. Tra le rinfuse liquide

alimentari, inoltre, è da evidenziare un incremento dei traffici di vino pari al 5% per un totale di 79.373 tons.

Si rileva inoltre che i traffici di oli vegetali per la produzione di biodiesel hanno subito una flessione del 25% circa. Tale flessione è principalmente riconducibile alla nuova tendenza ad importare maggiori volumi di biodiesel già miscelato all'origine che, come tale, non può essere movimentato, se non in quantità marginali, nei terminal presenti nel bacino di Sampierdarena, ed è in parte ascrivibile alla fase di recessione economica in corso che ha avuto ripercussioni anche sul traffico di oli vegetali destinati alla miscelazione con il gasolio.

Traffici di rinfuse liquide non petrolifere nel porto di Genova



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Prodotti chimici	564.794	568.329	492.437	469.514	535.695	466.780	505.720	8,3%
Biodiesel	22.398	53.951	89.813	98.868	307.811	503.681	378.612	-24,8%
Oli vegetali	464.934	396.065	472.659	428.924	286.594	287.736	250.781	-12,8%
Vino	43.696	47.271	34.850	24.770	43.580	75.611	79.373	5,0%

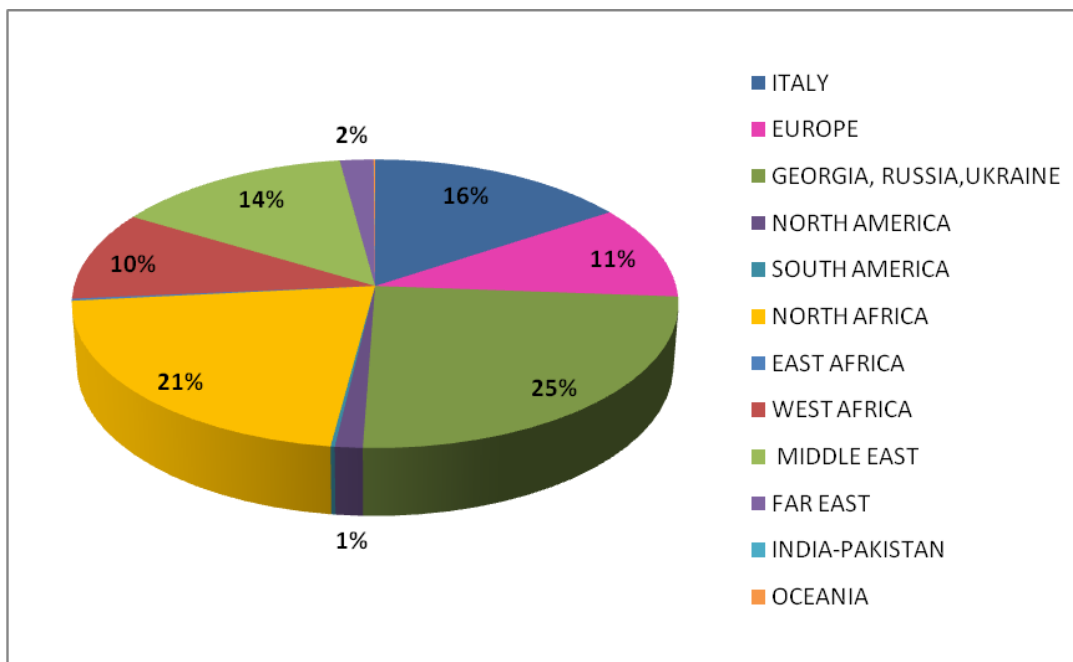
Fonte: Autorità Portuale di Genova

I traffici registrati nel corso del 2013 mostrano ancora un calo degli oli vegetali, a fronte di un lieve aumento dei chimici e un sostanziale mantenimento dei volumi di oli minerali.

In relazione alle principali origini delle rinfuse liquide importate che, tenuto conto di quelle petrolifere, costituiscono quasi la totalità dei volumi, nel 2012 si è registrato un forte incremento degli scambi con il Nord Africa che ha determinato un marcato recupero dei volumi persi nel 2011 e un più contenuto aumento delle importazioni dall’Africa Occidentale. Le importazioni da Georgia, Russia e Ucraina hanno registrato una marcata flessione, così come quelle da Europa e Medio Oriente. In esportazione, sebbene si tratti di volumi marginali rispetto alle importazioni, si evidenzia un aumento dei traffici con Nord Africa ed Europa, oltre ad un lieve incremento degli scambi nazionali.

Nell’ultimo decennio le relazioni commerciali di oli minerali che si sono maggiormente consolidate sono quelle con la Russia, con la Turchia e con il Niger. Le relazioni con il Nord Africa, in prevalenza con la Libia (cui corrisponde un volume di importazioni par a circa 2,5 milioni di tonnellate di oli minerali) si sono tendenzialmente ridotte nell’ultimo decennio, pur rimanendo una quota rilevante del totale (22% circa).

Aree geografiche rinfuse liquide movimentate nel porto di Genova



Fonte: Autorità Portuale di Genova

In relazione agli altri traffici di rinfuse liquide, anch’essi fortemente sbilanciati in importazione, le principali origini dei prodotti chimici sono Francia, Spagna e Italia, seguite da Nord Africa ed Estremo Oriente, mentre quelle degli oli vegetali ad uso

alimentare sono la Malesia e la Spagna, che costituiscono rispettivamente circa il 44% e il 20% delle importazioni di oli vegetali, seguite da Indonesia e Romania.

Le previsioni degli operatori per il prossimo triennio evidenziano un sostanziale mantenimento dei traffici petroliferi, sia di greggio che di raffinati (con un lieve decremento di entrambi per il 2016), a fronte di una crescita delle rinfuse liquide alimentari, degli oli vegetali e dei prodotti chimici.

E' opportuno tenere presente che le aree destinate alla movimentazione di rinfuse liquide non petrolifere sono vicine alla saturazione e ulteriori aumenti dei volumi potranno essere raggiunti solo dando spazio a progetti di espansione dei terminali attuali che si mostrano propensi a investire.

Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse liquide 2014-2016 (tons)

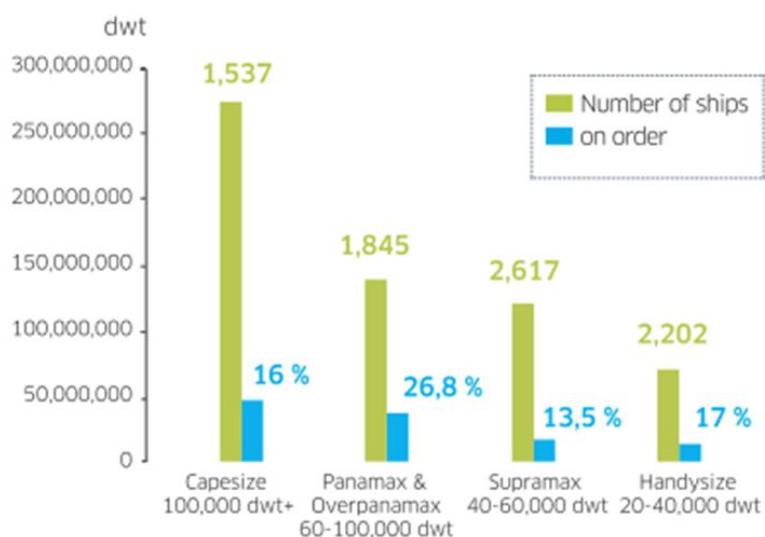
	2014	2015	2016
Greggio	12.000.000	12.000.000	11.700.000
Raffinati	3.800.000	3.800.000	3.600.000
Oli vegetali (alimentari e per biodiesel)	380.000	430.000	460.000
Vino	75.000	85.000	85.000
Chimici	560.000	590.000	640.000

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

1.2.4 I traffici di rinfuse solide

Nell'ambito del traffico di rinfuse solide il 2011 era già stato un anno difficile per gli operatori e, nonostante la crescita dei noli del secondo semestre avesse creato tra gli armatori alcune illusioni di ripresa, anche il 2012 ha proseguito il trend negativo, con più di 280 nuove capesizes consegnate in un mercato caratterizzato da un rilevante eccesso di stiva.

Situazione flotta navi rinfusiere e relativo orderbook a gennaio 2013



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Di conseguenza i noli charter hanno registrato livelli ancora più bassi, raggiungendo nel 2012 il record negativo da 25 anni a questa parte e complicando ulteriormente la situazione economica delle compagnie. Molti operatori erano convinti che anche il 2012 avrebbe presentato una ripresa nel secondo semestre dell'anno come era successo 12 mesi prima e sono rimasti in attesa di periodi più redditizi mettendo a disposizione le proprie navi a prezzi bassi e per brevi periodi. Questo rialzo non si è tuttavia verificato. Nel 2012 infatti, come già evidenziato, non sono state solo le economie avanzate a ridurre i consumi ma si è registrato un rallentamento anche in quelle emergenti come la Cina.

La produzione di acciaio in Cina è infatti aumentata solo dello 0,5% rispetto all'anno precedente e questo ha fatto sì che anche le importazioni di iron ore e carbone si mantenessero in linea rispetto al passato.

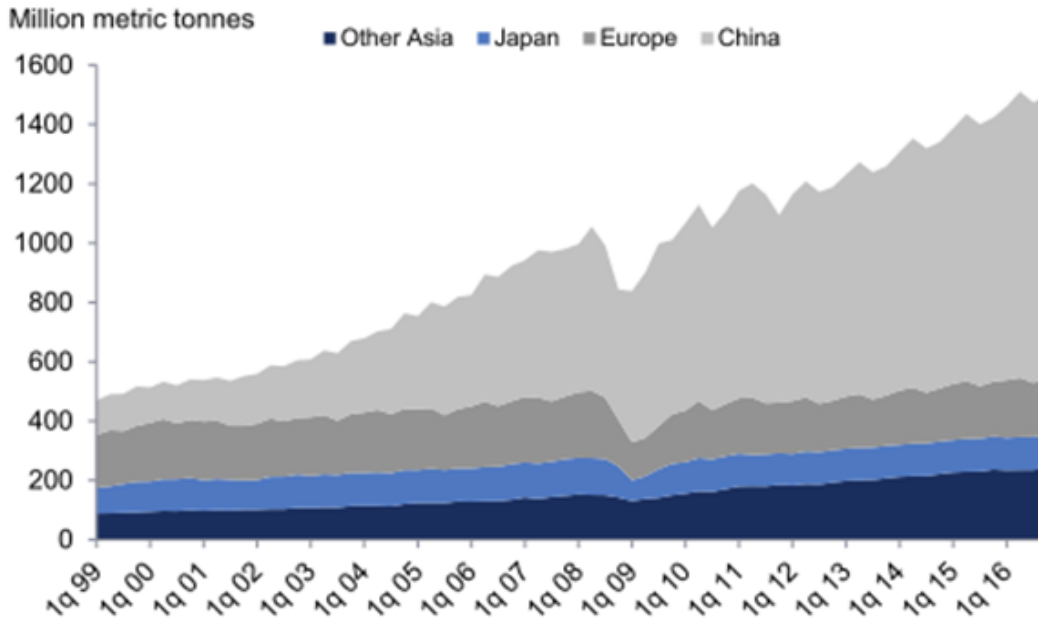
Nolo medio giornaliero per navi capesize (2011-2012)



Fonte: Barry Rogliano Salles.

E' ormai sempre più chiaro come il mercato della produzione dell'acciaio sarà sempre più concentrato in Cina e in questo settore più che in altri il mercato verrà condizionato in maniera preponderante dalle scelte e dalle dinamiche produttive e commerciali di questo paese.

Crescita nella produzione mondiale di acciaio (1999-2016)

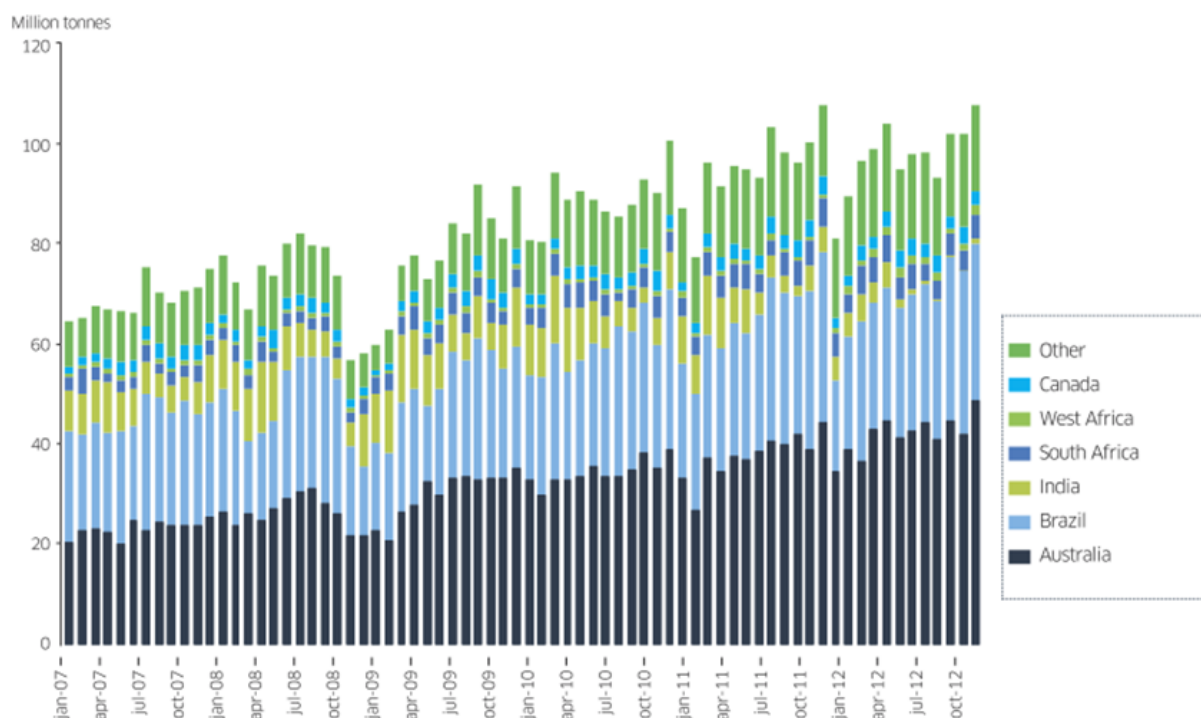


Fonte: Pareto Shipping Research.

A proposito del peso della Cina sul trasporto globale di iron ore, nell'ultimo anno abbiamo assistito a un'importante variazione delle principali direttrici di traffico che coinvolgono questo paese, principalmente guidata da politiche di riduzione dei costi di trasporto. In particolare, si è registrato un aumento marcato delle importazioni provenienti da Australia (+11%) e West Africa ed una corrispondente drastica diminuzione delle importazioni dal Brasile, più lontano geograficamente. Questo aspetto ha contribuito ulteriormente alla riduzione dei margini di profitto per gli operatori.

Per tutta la seconda metà dell'anno, le performance Australiane sono state costantemente superiori a quelle del Brasile in termini di crescita delle esportazioni di minerale di ferro che hanno raggiunto un picco di 49 mln di tonnellate nel mese di dicembre, rispetto ai 44 mln tonnellate dell'anno prima.

Importazioni cinesi di Iron Ore divise per provenienza (2007-2012)



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Allo stesso tempo, il Brasile ha continuato a ridurre l'export e nel mese di dicembre, di solito mese di punta, ha esportato soli 32 mln di tonnellate rispetto ai 34 mln dell'anno precedente. Questa modifica delle rotte, anche se ha contribuito al raggiungimento di un picco di 18.400 \$/d nel mese di dicembre, ha provocato un

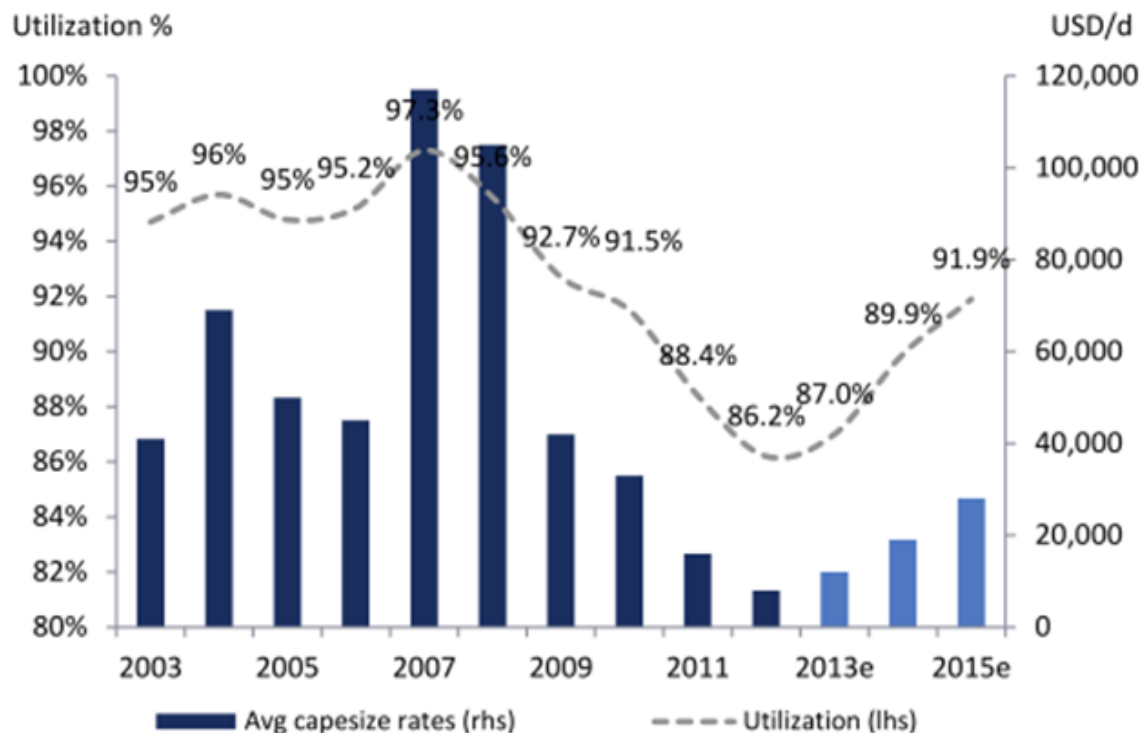
calo in termini di tonnellate/km e un crollo drastico del mercato atlantico con una conseguente frenata della tendenza al rialzo del Cape Index.

Al fine di ridurre i costi di esercizio, gli operatori hanno posto maggiore attenzione alla velocità delle navi e ai relativi consumi. Gli armatori che sono riusciti ad attuare politiche di slow steaming sono stati in grado di garantire un maggior ritorno economico rispetto a quelli che hanno operato in modo tradizionale, concentrando gli sforzi sulla puntualità del servizio piuttosto che sulla rapidità dello stesso.

Questa tendenza è stata evidente nel mercato delle nuove costruzioni portando ad un orientamento verso navi cosiddette "Super Eco" che oltre ad avere nuovi standard dal punto di vista della sicurezza e dell'inquinamento, hanno motori più efficienti che riducono il consumo di carburante e, di conseguenza, i costi.

Un'altra tendenza emersa nel 2012 è stato l'aumento di armatori che prendono in considerazione il disarmo a lungo termine. Al 31 dicembre 2012 ci sono state circa 14 navi in disarmo a lungo termine e altre in disarmo a breve, cariche di zavorra e pronte per nuovi carichi con un preavviso di pochi giorni .

Nolo medio di nave capesize e tasso di utilizzo della flotta (2003-2015)



Fonte: Pareto Shipping Research.

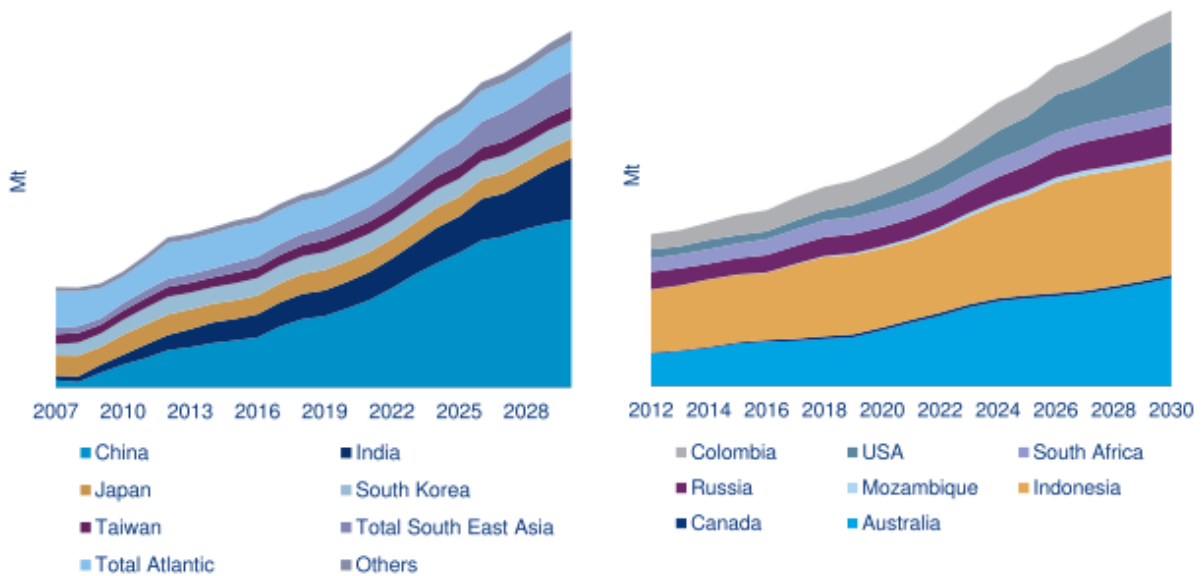
In un quadro di mercato così depresso, un elemento positivo è stata la riduzione degli episodi di pirateria che hanno raggiunto il livello più basso dal 2008 con un totale di 66 navi portarinfuse attaccate durante l'anno, a fronte delle 100 navi del 2011. Questa riduzione è stata causata prevalentemente da un drastico calo della pirateria somala, mentre le navi che operano in oriente rimangono ancora gravemente colpite.

Le prospettive per il prossimo biennio non sembrano rosee. Con la consegna della prima nave Super Eco a metà del 2013 si dovrebbe arrivare ad un incremento dei guadagni per gli operatori che hanno investito in queste nuove navi, mentre per gli armatori che operano con mezzi di scarsa efficienza, la situazione potrebbe farsi ancora più insostenibile.

Nel 2013 i tassi di mercato dovrebbero aumentare in maniera leggermente superiore rispetto allo scorso anno, ma ancora non si riesce ad intravedere una svolta. Come risultato, gli armatori saranno costretti a resistere ed aspettare ancora a lungo prima di ritornare alla redditività.

L'altro grande settore collegato al mercato dell'acciaio è quello del carbone e della sua estrazione e trasporto. Sebbene esistano molte varietà differenti di carbone, gli impieghi principali sono quelli legati alla produzione di energia ed a quella dell'acciaio.

Domanda (S) e offerta (D) mondiale di carbone per produzione di energia (2012-2030)



Fonte: Wood Mackenzie Research.

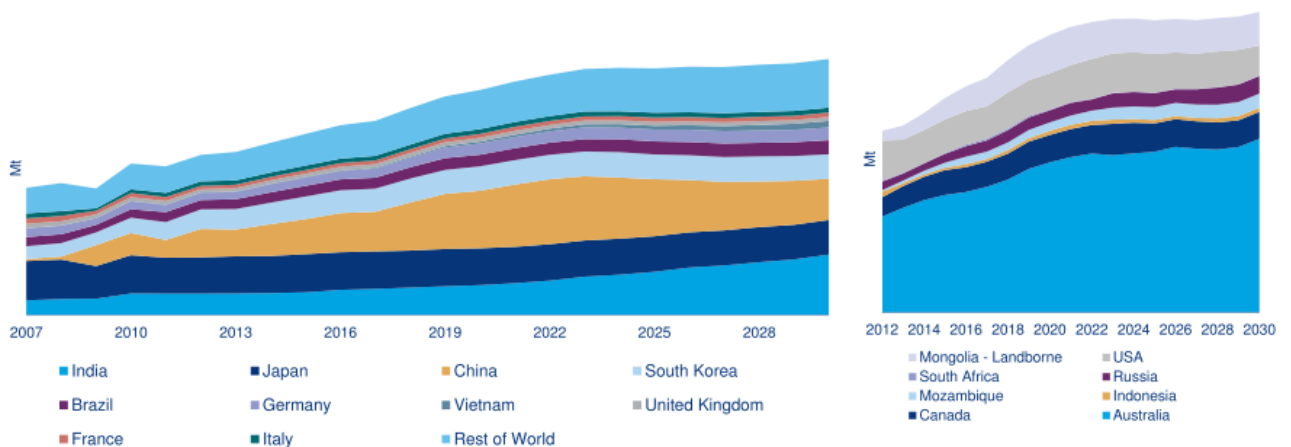
In entrambi i casi la parte preponderante dei traffici è diretta verso l'Asia e in particolare la Cina. Per quello che riguarda il carbone utilizzato nella produzione di energia, anche i paesi produttori sono prevalentemente concentrati nella zona del Pacifico e le rotte principali per quantità e frequenza sono quelle che da Australia e Indonesia raggiungono Cina, India e Giappone.

Per quello che riguarda l'Europa, l'attenzione alla riduzione di emissioni attuata dall'UE ha portato ad una spostamento verso nuove fonti di energia, con una conseguente diminuzione anche delle importazioni di carbone. In ogni caso, le rotte che coinvolgono l'Europa occidentale hanno prevalentemente origine dal Nord America mentre l'Europa orientale viene rifornita via terra prevalentemente dalla Russia.

Per quanto concerne i traffici di carbone utilizzato per la produzione di acciaio, il mercato di maggiore importanza è quello pacifico, con l'Australia che è leader nelle esportazioni (estrae più della metà del carbone utilizzato nel mondo) e India, Cina, Giappone e Korea del Sud che sono i principali acquirenti.

L'industria della produzione dell'acciaio è presente anche in Europa ed esistono flussi di dimensioni importanti verso Italia, Francia, Germania e Regno Unito. Questi flussi provengono prevalentemente da Nord America e Australia, ma sempre più anche da Russia e Mongolia attraverso l'utilizzo della ferrovia.

Domanda (S) e offerta (D) mondiale di carbone per produzione di acciaio (2012-2030)



Fonte: Wood Mackenzie Research.

Un altro settore di grande importanza a livello europeo e nazionale è quello della produzione di cemento e clinker, anch'esso in una fase di contrazione, soprattutto

a causa della perdurante crisi nel settore delle costruzioni. Nel corso del 2012 il settore ha visto peggiorare ulteriormente la situazione di crisi pregressa.

In ambito italiano, gli investimenti in costruzioni registrano nel 2012 una flessione del 7,6% in termini reali rispetto all'anno precedente.

Secondo le stime AITEC, per il 2013 è previsto un ulteriore calo, pari a -3,8%. In sei anni, dal 2008 al 2013, il settore delle costruzioni avrà perso circa il 30% degli investimenti, collocandosi sui livelli di attività più bassi degli ultimi quaranta anni. La caduta dei livelli produttivi coinvolge tutti i comparti: la produzione di nuove abitazioni nei sei anni perde il -54,2%; l'edilizia non residenziale privata -31,6% e le opere pubbliche -42,9%. Solo il comparto della riqualificazione degli immobili residenziali mostra una tenuta dei livelli produttivi (+12,6%), grazie anche all'effetto di stimolo degli incentivi fiscali.

Investimenti in costruzioni in Italia (*) (2008-2013)

	2012(°) Milioni di euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Costruzioni	130.679	-2,4%	-8,6%	-6,6%	-5,3%	-7,6%	-3,8%
abitazioni	69.577	-0,4%	-8,1%	-5,1%	-2,9%	-6,3%	-2,7%
- nuove (°)	24.757	-3,7%	-18,7%	-12,4%	-7,5%	-17,0%	-13,0%
- manutenzione straordinaria(°)	44.820	3,5%	3,1%	1,1%	0,5%	0,8%	3,0%
non residenziali	61.102	-4,4%	-9,1%	-8,1%	-7,9%	-9,1%	-5,1%
- private (°)	36.281	-2,2%	-10,7%	-5,4%	-6,0%	-8,0%	-4,2%
- pubbliche (°)	24.821	-7,2%	-7,0%	-11,5%	-10,5%	-10,6%	-6,5%

(*) investimenti in costruzioni al netto dei costi per il trasferimento di proprietà

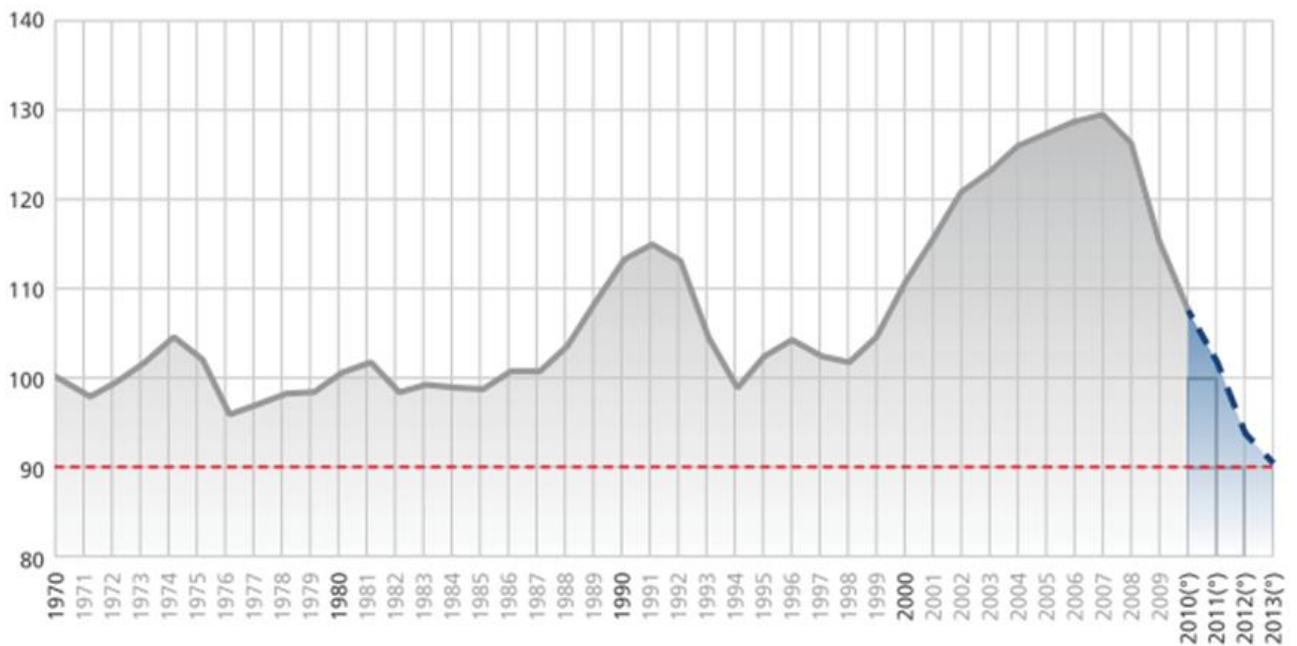
(°) Stime ANCE

Fonte: Elaborazioni Ance su dati ISTAT.

L'attenuazione della fase negativa dei consumi di cemento che si era registrata in ambito europeo nel corso del 2011 ha lasciato nuovamente il posto a una forte contrazione del mercato. Nel 2012, infatti, la domanda complessiva di cemento nell'area UE 27 ha subito un significativo decremento pari al 18,8%, raggiungendo un livello di circa 154 milioni di tonnellate.

Di conseguenza, anche la produzione di cemento ha registrato un forte decremento pari al 19,2% nell'area UE 27, attestandosi a circa 156 milioni di tonnellate. A livello di singolo paese la Germania, con una produzione pari a circa 32 milioni di tonnellate, mantiene il ruolo di primo produttore nell'area UE 27.

Investimenti a prezzi costanti in costruzioni in Italia (*) (1970-2013) – 1970=100



(*) investimenti in costruzioni a prezzi costanti al netto dei costi per il trasferimento di proprietà

(°) Stime ANCE

Fonte: Elaborazioni Ance (2013) su dati ISTAT più recenti (2009).

La Francia, pur registrando un decremento pari al 7,3% rispetto all'anno precedente, è il terzo paese produttore nell'area UE 27. La Spagna, che deteneva la terza posizione nel 2011, continua a subire gli effetti della crisi e registra un ulteriore drastico calo della produzione che si assesta a meno di 16 milioni di tonnellate, ossia meno di un terzo rispetto al picco di 54 milioni di tonnellate raggiunto nel 2007.

Nell'ambito dei paesi Cembureau¹ la Turchia si conferma il paese con il maggior livello di produzione, pari a circa 64 milioni di tonnellate.

Per quello che riguarda l'Italia, nel 2012 la produzione di cemento si è ridotta drasticamente con un calo pari al 20,8%, attestandosi a 26,2 milioni di tonnellate. Nonostante ciò, l'Italia si conferma come secondo paese produttore di cemento nell'area UE 27.

I consumi di cemento hanno manifestato una forte contrazione, evidenziando un decremento complessivo pari al 22,1% rispetto al 2011.

¹ Austria, Belgio, Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Regno Unito, Romania, Serbia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria.

Produzione di cemento in Europa (2011-2012)

	000 tonnellate / 000 tonnes		
	Produzione / Production		Variazioni% / Change %
	2012	2011	2012 / 2011
Germania / Germany	32.338	33.540	-3,6%
Italia / Italy	26.244	33.120	-20,8%
Francia / France	18.018	19.443	-7,3%
Spagna / Spain	15.830	22.178	-28,6%
Polonia / Poland	15.627	18.639	-16,2%
Regno Unito / UK	7.932	8.529	-7,0%
Altri UE / Other EU	40.331	58.060	-30,5%
Totale paesi UE 27 / Total EU 27 countries	156.320	193.509	-19,2%
Turchia / Turkey	63.879	63.405	0,7%
Svizzera / Switzerland	4.400	4.580	-3,9%
Altri paesi / Other countries	1.657	1.683	-1,5%
Totale Paesi Cembureau / Total Cembureau countries	226.256	263.177	-14,0%

Fonte: Elaborazioni AITEC su dati Cembureau.

La domanda di cemento ha così raggiunto il livello di 25,6 milioni di tonnellate perdendo, rispetto al massimo raggiunto nel 2006, circa il 45% dei volumi complessivi.

Il settore del cemento ha subito un grande shock come diretta conseguenza della situazione di crisi del settore delle costruzioni. Nello specifico, lo stallo degli investimenti in infrastrutture pubbliche e la forte contrazione nel settore dell'edilizia residenziale di nuova costruzione sono state le principali cause dello stesso. Come conseguenza del basso livello dei consumi interni di cemento, anche la produzione di clinker si è contratta significativamente, raggiungendo il livello di 19,2 milioni di tonnellate (-20,2% rispetto al 2011). Prosegue, inoltre, il trend di decremento nel rapporto tra consumi di clinker e produzione di cemento, il cui valore si attesta intorno al 75%. Tale andamento conferma l'impegno delle aziende produttrici di cemento nel produrre tipologie di cemento che, a parità di resa, richiedano un minore impiego di clinker, consentendo di compiere significativi progressi verso il rispetto degli impegni di riduzione di emissioni di CO₂.

Le prospettive per il 2013 permangono critiche, con l'attesa di un ulteriore forte calo dei consumi di cemento intorno al 20-25%. La dinamica dei saldi relativi all'interscambio con l'estero di cemento e clinker mostra come l'Italia nel 2012 abbia mantenuto la propria posizione di importatore netto. Il saldo commerciale

con l'estero si è, tuttavia, considerevolmente ridotto rispetto all'anno precedente approssimandosi al pareggio, in conseguenza di una contrazione dei volumi importati (-12,2%) a fronte di un lieve incremento delle esportazioni (+8,8%). Tale dinamica risente certamente del restringimento della domanda interna.

Esportazioni ed importazioni di cemento e clinker in Italia (2002-2012)

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
2002	2.274	83	2.357	5,7	2.101	1.777	3.878	9,4
2003	2.178	55	2.233	5,1	2.202	2.323	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
2012	1.727	47	1.774	6,8	1.105	729	1.834	7,0

Fonte: Elaborazioni AITEC su dati Cembureau.

Le importazioni di cemento provengono principalmente da Turchia, Croazia, Grecia e Francia che, insieme a Spagna e Albania, rappresentano l'86% del totale del flusso di importazioni. Per quanto riguarda il clinker i principali paesi di importazione dell'Italia sono Turchia e Croazia con volumi sostanzialmente analoghi, seguiti a breve distanza dalla Slovenia.

Il ridimensionamento del mercato nazionale ha spinto le aziende cementiere a intensificare i flussi di esportazione. Nel 2012, infatti, le esportazioni di cemento hanno rappresentato il 6,8% sul totale della produzione nazionale, in sensibile aumento rispetto al 2011 (+9,0%). Anche nel 2012 la Francia mantiene la propria posizione di principale destinazione delle esportazioni italiane di cemento, assorbendo il 19,6% del totale dei flussi. La naturale destinazione dei flussi di

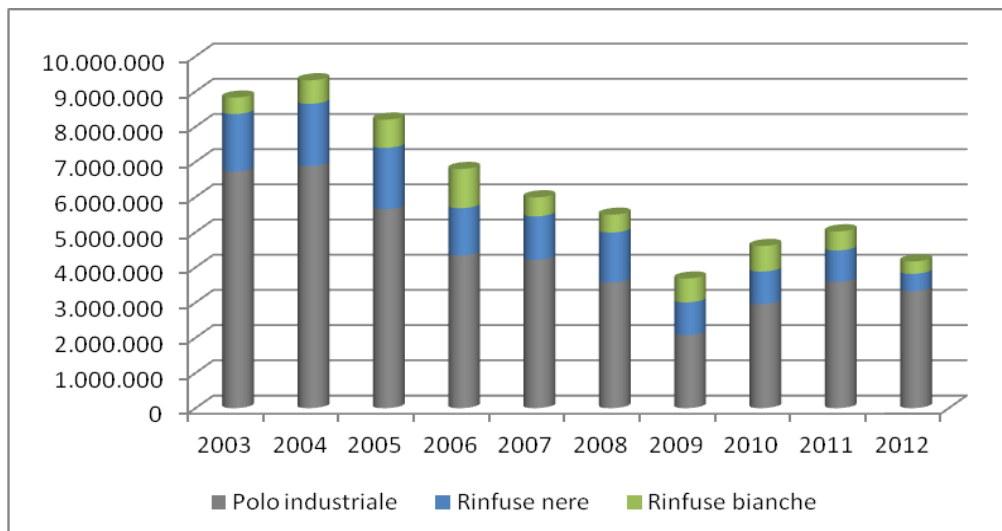
esportazione dall'Italia è ancora una volta il bacino del Mediterraneo; ciò è confermato principalmente dalle esportazioni verso Albania e Malta che assorbono rispettivamente il 13,9% e il 13,4%. Altre destinazioni rilevanti sono, inoltre, Svizzera, Spagna e Slovenia che, sommati ai paesi precedentemente citati, assorbono circa il 77% dei flussi di export italiani.

Porto di Genova

Alla luce delle considerazioni di mercato sintetizzate nei precedenti paragrafi, si passa ora ad analizzare i traffici del porto di Genova nei quali si distingue la componente del polo industriale dell'Ilva di Cornigliano dalla componente "commerciale" storicamente collocata nell'ambito di Sampierdarena.

Come emerge dal grafico sotto riportato, nell'ultimo decennio si è registrato un forte calo della componente industriale, notevolmente ridimensionata nelle attività, a fronte di una flessione più contenuta del comparto commerciale ed in particolare dei traffici delle cosiddette rinfuse bianche.

Movimentazione delle rinfuse solide nel porto di Genova



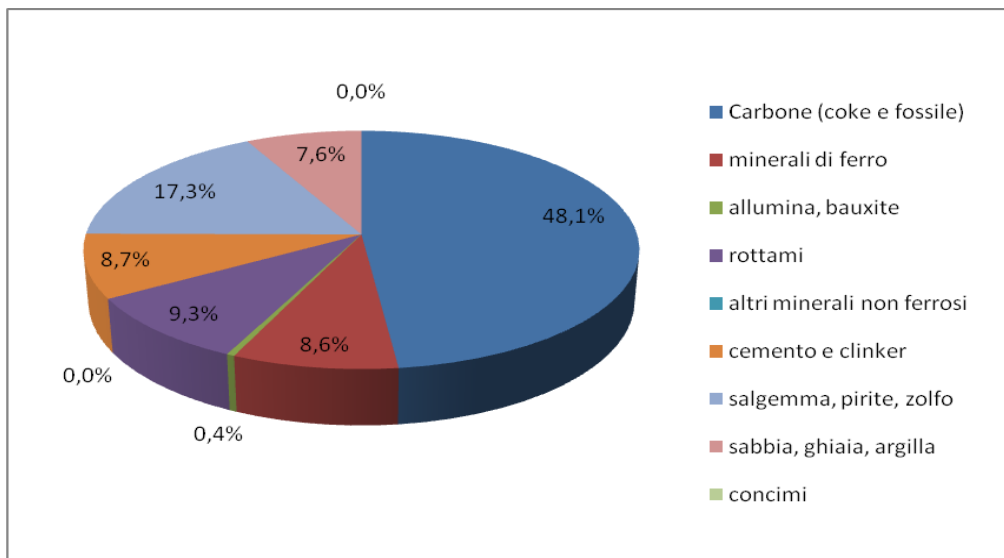
Fonte: Autorità Portuale di Genova

Nel corso del 2012, in parte a causa del processo di avvicendamento nella gestione del terminal di rinfuse commerciali e in parte a causa della congiuntura ancora sfavorevole, si è registrato un calo di tutte le componenti merceologiche.

Osservando l'ultimo decennio, tuttavia, le merceologie che hanno registrato una crescita maggiore sono riconducibili a salgemma pirite e zolfo (+10,6 % medio annuo) e sabbia, ghiaia, argilla (+39 % medio annuo), che insieme costituiscono circa il 72% delle rinfuse bianche commerciali.

I dati rilevati nel corso del 2013 mostrano un andamento ancora in calo, nuovamente legato alla situazione economica nazionale e internazionale di crisi già rappresentata.

Segmentazione del traffico di rinfuse solide (2012)



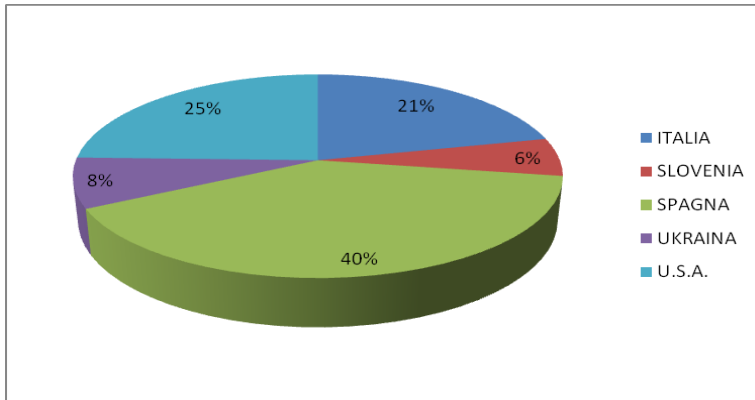
Fonte: Autorità Portuale

La principale merceologia sbarcata nel porto di Genova continua ad essere il carbone che, tuttavia, con la progressiva riduzione dell'operatività della centrale ENEL, ha subito un notevole calo negli ultimi anni. La seconda tipologia merceologica è costituita da salgemma pirite e zolfo (17,3% sul totale); seguono i rottami, cemento e clinker e i minerali di ferro.

Per quanto riguarda le aree geografiche di riferimento per i traffici di rinfuse solide, le principali origini del carbone sono Spagna (40%), Stati Uniti (26,4%) e Italia, mentre i minerali ferrosi e non ferrosi (tra cui salgemma pirite e zolfo) provengono rispettivamente dalla Francia e da Nord Africa e Italia. Il cemento, a sua volta, viene importato da Spagna, Turchia e Italia.

Rispetto al 2011, si è registrato un annullamento quasi totale dei traffici con il Sud America e una riduzione di quelli con il Medio Oriente, a fronte di un incremento nei rapporti con l'Europa.

Origini dei traffici di carbone del porto di Genova, anno 2012



Fonte: Autorità Portuale

Per quanto concerne le previsioni di sviluppo del comparto, l'operatore di riferimento ha recentemente presentato un piano basato sui presupposti di seguito sintetizzati:

- tenuto conto di una previsione di moderato recupero nel medio termine del comparto dell'edilizia nel Nord Ovest Italia e della prevista apertura di molti cantieri nel prossimo decennio, per il comparto delle costruzioni nel suo complesso, viene prevista ancora una stagnazione per l'anno in corso, seguita da un tasso di crescita medio annuo vicino al 2% per il decennio a venire;
- in relazione al settore del cemento, la sua rilevanza è duplice per il porto di Genova in quanto il terminal di rinfuse solide importa sia cemento come prodotto a se stante, sia carbone come combustibile utilizzato dalle cementerie; malgrado il calo generalizzato del comparto negli ultimi anni, la produzione di cemento del Nord-Ovest Italia ha mostrato storicamente una quota costante rispetto alla produzione nazionale (24,3-24,4%) e si è mostrata strettamente correlata all'output del settore delle costruzioni; alla luce di tali elementi la previsione per l'import di cemento e di carbone nel medio-lungo periodo è allineata con l'andamento del settore delle costruzioni;

- anche per i traffici di clinker è previsto un andamento simile, essendo anch'essi correlati all'attività edilizia;
- in relazione all'industria italiana dell'acciaio, un suo elemento storico di forza è il cluster dell'industria siderurgica della provincia di Brescia, competitivo, orientato all'esportazione e con un legame consolidato con il settore manifatturiero tedesco; tali elementi portano ad una valutazione ottimistica circa le previsioni di produzione dell'acciaio nell'entroterra del porto di Genova e quindi ai traffici alla stessa correlati;
- in relazione all'industria del vetro, cui sono collegate le importazioni di sabbie silicee, nel 2010 l'Italia ha riciclato il 74% del vetro cavo consumato, contro una media europea del 67%, da cui risulta improbabile un incremento drastico del riciclo nei prossimi 10 anni, in particolare nel Nord Ovest, laddove le percentuali di riciclo sono più alte; nel medio-lungo termine, quindi, l'utilizzo di input standard della produzione di vetro, quali sabbie silicee, non dovrebbe essere limitato dal riciclo; altro elemento di sviluppo futuro è rappresentato dalla crescita dell'utilizzo di vetro e acciaio nella costruzione di edifici; vi è inoltre una forte dipendenza della produzione di vetro dalle condizioni economiche dell'area di riferimento, essendo considerato antieconomico il trasporto del vetro piano a lunghe distanze via terra (max 600 km).

Sulla base degli elementi sopra sintetizzati, il terminal di rinfuse solide prevede, per il prossimo triennio, l'andamento dei traffici rappresentato nella tabella che segue.

Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse solide 2014-2016 (tons)

	2014	2015	2016
Carbone fossile	228,9	233,5	238,2
Petcoke	291,3	297,1	303
Rinfuse nere	520,2	530,6	541,2
Sale	306	312,1	318,3
Cemento e clinker	231,2	251,8	282,4
Sabbie silicee	93,6	95,5	97,4
Altre bianche	122,8	125,2	127,6
Rinfuse Bianche	753,6	784,6	825,7

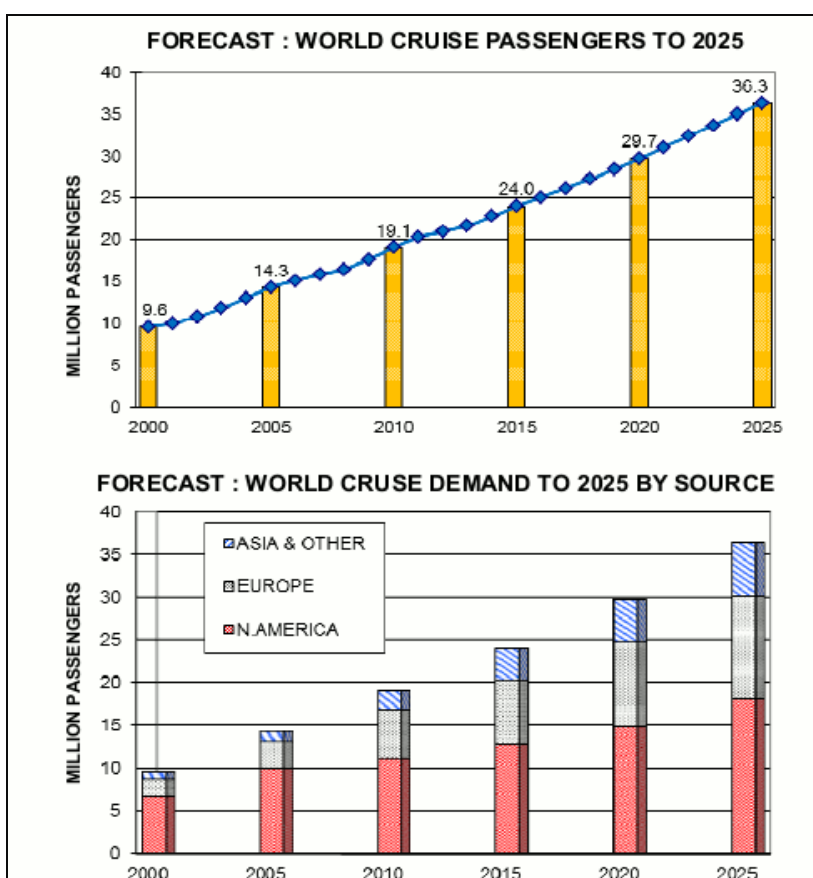
Fonte: elaborazioni uffici APG sulla base dei dati forniti dagli operatori portuali

1.2.5 La movimentazione passeggeri

Il settore delle crociere è stato caratterizzato anche nel 2012 da un andamento positivo su scala mondiale.

Il trend del settore, come previsto da OSC nell'ultimo report crocieristico, sarà positivo per i prossimi 12 anni, arrivando a toccare i 36,4 milioni di passeggeri al 2025, con una crescita complessiva del 74%. Quanto detto si evince chiaramente dai grafici sotto riportati, che evidenziano inoltre le aree con maggiore espansione. Se il Nord America continuerà a detenere la principale quota di mercato per provenienza di passeggeri e di operatori del settore, con il 50% del totale, cresceranno di importanza l'area Europea e soprattutto il mercato asiatico. Come rappresentato nel grafico sottostante, OSC prevede infatti una crescita di domanda nel mercato asiatico che, in aggregato con il resto del mondo, passerà da una quota del 12,7% sul totale nel 2012 a una quota del 17% nel 2025.

Andamento e previsioni del mercato crocieristico mondiale (2000-2025)

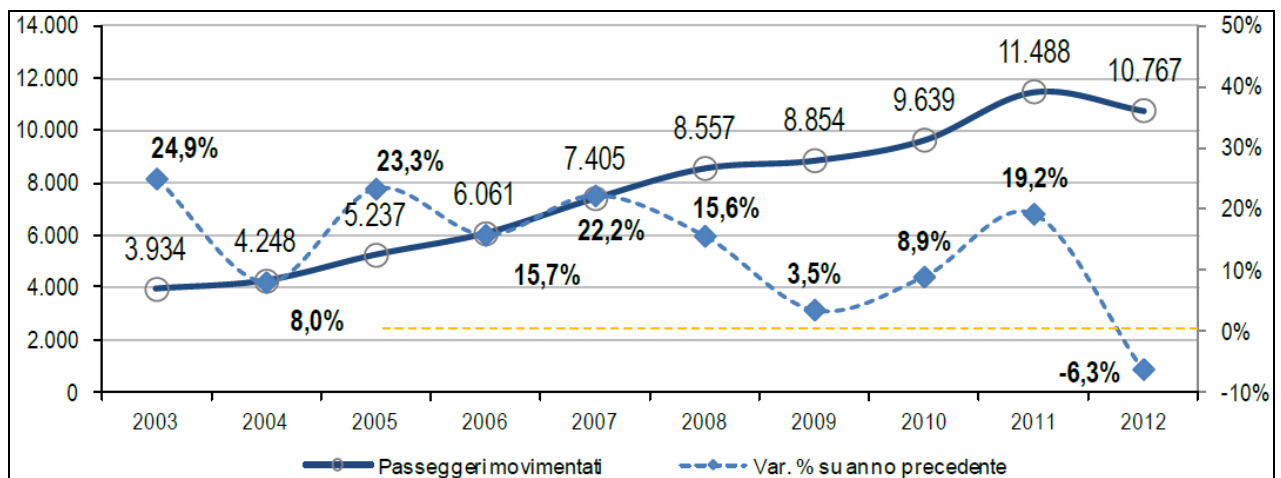


Fonte: Ocean Shipping Consultants, 2013

Il ruolo centrale del Mediterraneo, all'interno del mercato Europeo, rimane sempre importante, anche se il Nord Europa ha mostrato un forte dinamismo negli scorsi anni. Nell'area del Mediterraneo, Italia e Spagna rappresentano i paesi con il maggior numero di imbarchi e sbarchi da parte dei crocieristi.

Se si osserva l'andamento del movimento crocieristi in Italia, nel 2012 si rileva una riduzione rispetto al 2011 sia in termini di passeggeri transitati sia nel numero di toccate nave.

Andamento complessivo movimento crocieristi e variazione sull'anno precedente in Italia nel periodo 2003-2012, valori in milioni



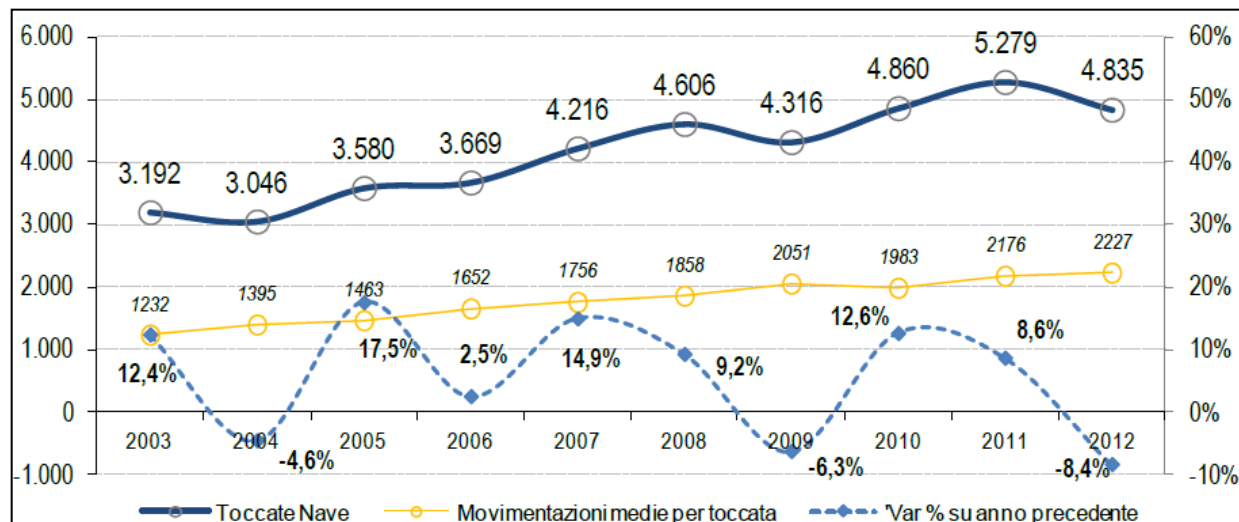
Fonte: Risposte Turismo, 2013

Si è registrata infatti una diminuzione del 6,3% sul totale dei passeggeri e dell'8,4% delle toccate nave per il nostro paese. Come è presumibile aspettarsi, uno degli elementi che potrebbe aver arrestato la crescita è l'incidente della Costa Concordia verificatosi nel Gennaio del 2012.

Alcune anticipazioni fornite da Risposte Turismo per l'analisi dell'andamento del 2013, mostrano però segnali di incoraggiamento; l'anno 2013 dovrebbe chiudersi a 11,4 milioni di passeggeri, con una crescita del 5,1% rispetto al 2012, tornando perciò ad assestarsi quasi sui valori del 2011.

Medesimo ragionamento vale per il numero di toccate nave, che dovrebbero essere risalite del 4.9%, arrivando a 5235 movimenti.

Andamento complessivo toccate nave, movimentazioni medie per toccata e variazioni sull'anno precedente in Italia nel periodo 2003-2012, valori in milioni



Fonte: Risposte Turismo, 2013

I porti italiani con più di 10000 passeggeri movimentati nel 2012

	Porto	Imbarchi-sbarchi	Transiti	Totale
1	Civitavecchia	922.963	1.475.100	2.398.063
2	Venezia	1.444.100	331.844	1.775.944
3	Napoli	119.495	1.109.156	1.228.651
4	Livorno	70.525	967.324	1.037.849
5	Savona	638.706	171.391	810.097
6	Genova	530.872	266.367	797.239
7	Bari	196.423	422.459	618.882
8	Messina	29.413	408.966	438.379
9	Palermo	37.109	317.390	354.499
10	Catania	46.569	244.101	290.670
11	Olbia	0	188.269	188.269
12	Salerno	11.223	102.045	113.268
13	Ancona	41.485	68.621	110.106
14	Ravenna	36.313	64.674	100.987
15	Porto Torres	0	87.436	87.436
16	Cagliari	0	80.555	80.555
17	Trapani	0	80.000	80.000
18	Trieste	55.186	15.661	70.847
19	Sorrento	107	59.922	60.029
20	La Spezia	0	42.383	42.383
21	Giardini Naxos	174	40.208	40.344
22	Amalfi	0	26.314	26.314
23	S. Margherita Ligure	0	25.845	25.845
24	Portofino	0	24.641	24.641
25	Portoferraio	0	23.099	23.099
26	Capri	0	20.169	20.169

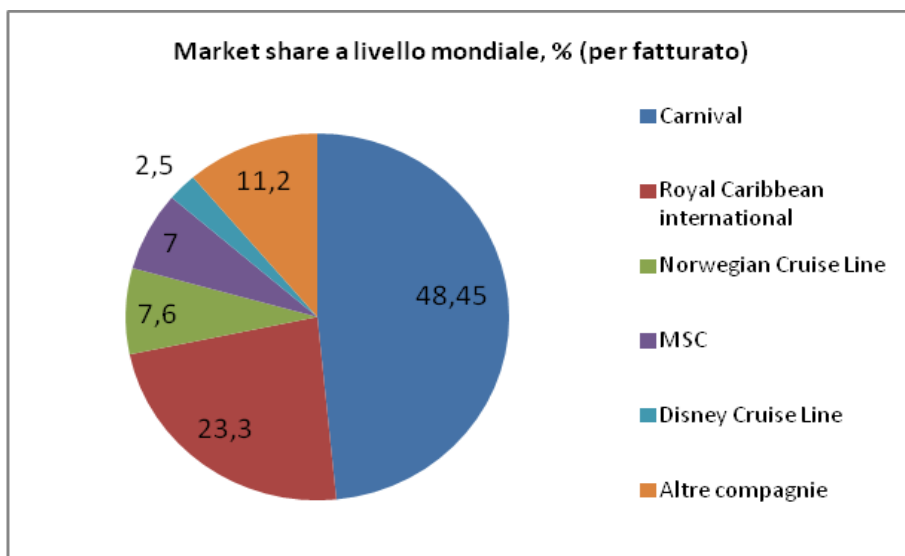
Fonte: Risposte Turismo, 2013

Per quanto riguarda la classifica italiana dei porti a vocazione crocieristica, l'ordine dei porti rimane invariato rispetto al 2011, e sia i dati registrati nel 2012, come riportati in tabella, che le stime per il 2013 confermano Civitavecchia come principale porto crocieristico italiano.

La struttura del mercato in relazione alle compagnie presenti ed al loro peso sulle dinamiche mondiali è rimasta invariata rispetto allo scorso anno. Carnival si conferma il principale operatore sul mercato e le poche altre compagnie si spartiscono il rimanente della domanda crocieristica.

Il dato è confermato anche se si guarda alla proprietà o al controllo della flotta mondiale. Le prime tre compagnie, Royal Caribbean, Carnival e Princess, detengono il 73% della capacità della flotta mondiale.

Principali compagnie crocieristiche nel 2013, in base al fatturato



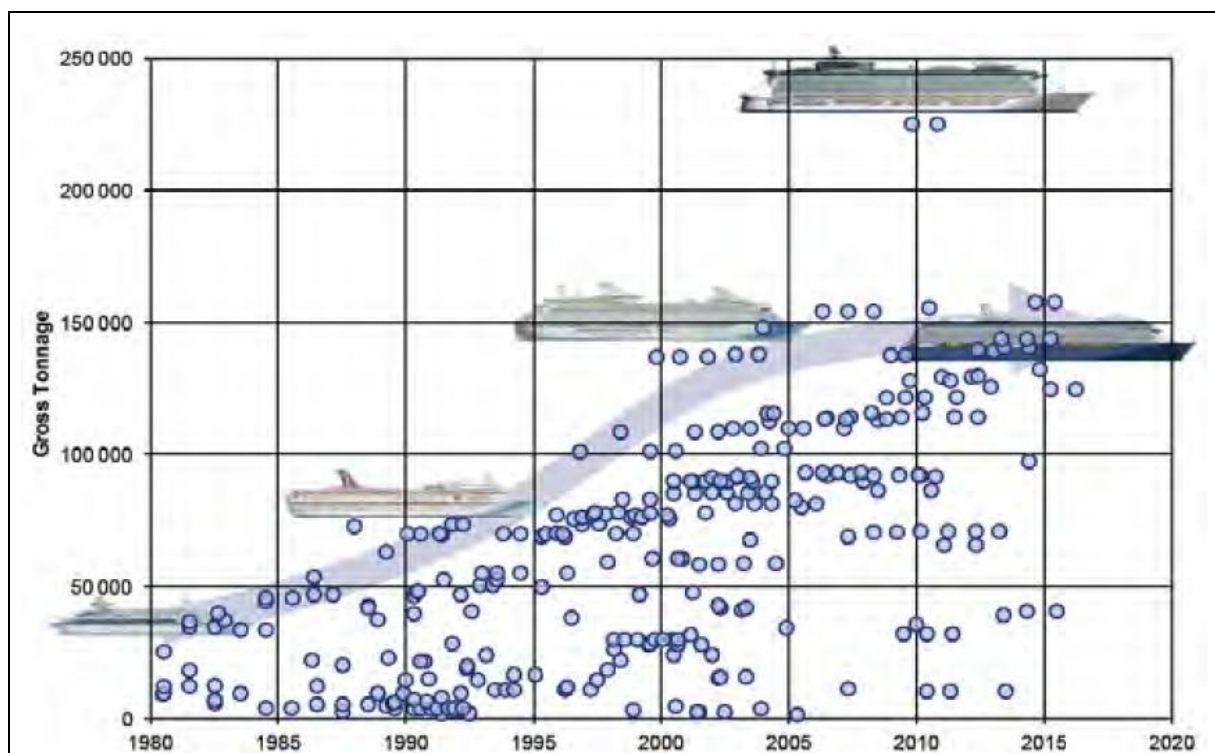
Fonte: AGS Monitoring Shipbuilding, 2013

Come noto, le navi da crociera, così come quelle porta-contenitori, tendono sempre più ad aumentare di dimensioni e i nuovi ordini stanno seguendo questa tendenza. Secondo quanto riportato da OSC, ad oggi il numero di navi con dimensioni inferiori a 1000 cuccette domina il mercato, essendo il 51% del totale della flotta, ma se si guarda alla capacità complessiva queste costituiscono solo il 14,4%. Allo stesso tempo il dato sulla capacità complessiva mostra che il 62% della stessa è rappresentato da navi con più di 2000 cuccette.

L'immagine sottostante raffigura la tendenza che le navi da crociera hanno mostrato negli scorsi anni, dando conferma di quanto sopra (dato in stazza lorda).

Inoltre gli ordinativi per i prossimi anni mostrano come le diverse compagnie crocieristiche abbiano deciso di dotarsi di navi di dimensioni medio-grandi, fatta eccezione per qualche operatore, come Viking Ocean Cruises che invece sembra aver optato per navi di dimensioni minori.

Sviluppo della dimensione delle navi da crociera



Fonte: STX Turku 2012

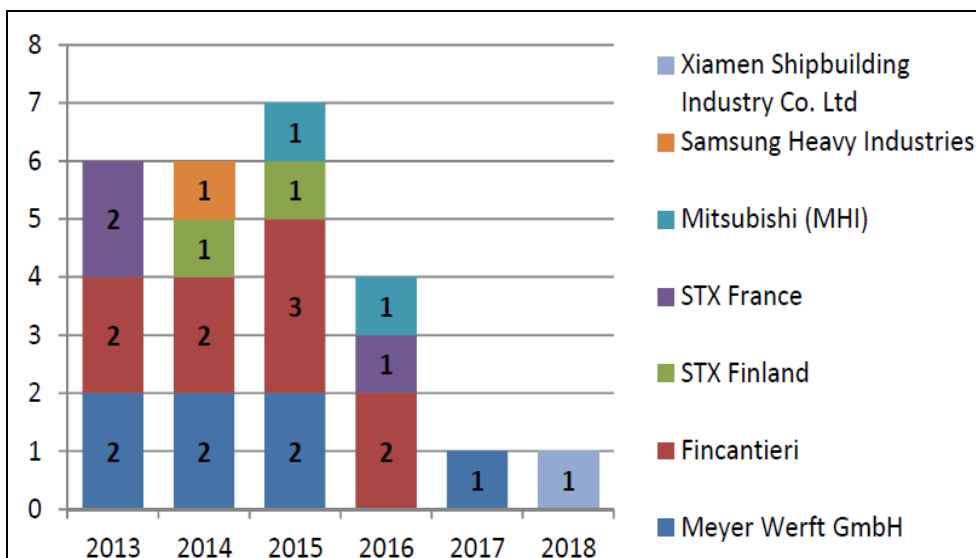
Osservando gli ordinativi delle nuove navi in relazione ai cantieri di costruzione, sulla base dei dati di inizio 2013 riportati da AGS Monitoring Shipbuilding, si osserva che fino al 2018, i cantieri più coinvolti nella costruzione delle nuove navi saranno Fincantieri e Meyer Werft BmbH, entrambi europei, dividendosi più o meno equamente la maggior parte delle commesse per i prossimi 5 anni.

Orderbook delle navi da crociera per compagnia, dimensione e anno di consegna (10/2013)

2014		2015		2016		2017		2018	
Compagnia	GT	Compagnia	GT	Compagnia	GT	Compagnia	GT	Compagnia	GT
Princess Cruises	139.000	P&O Cruises	141.000	Aida Cruises	125.000	NCL	163.000	Xiamen International Cruises	100.000
NCL	143.500	RCCL	158.000	Viking Ocean Cruises	47.000	Viking Ocean Cruises	47.000	Viking Ocean Cruises	47.000
RCCL	158.000	CIP/Ponant Cruises	10.700	Tui Cruises	99.300				
Tui Cruises	97.000	Aida Cruises	125.000	Blue Star Line	40.000				
Costa Crociere	132.500	Viking Ocean Cruises	47.000	RCCL	158.000				
		HAL	99.300	RCCL	226.000				
		NCL	163.000	Regent Seven Seas	54.000				
				Carnival	135.000				

Fonte: www.amem.at, 2013

Orderbook delle navi da crociera per cantiere di costruzione e anno di consegna (10/01/2013)



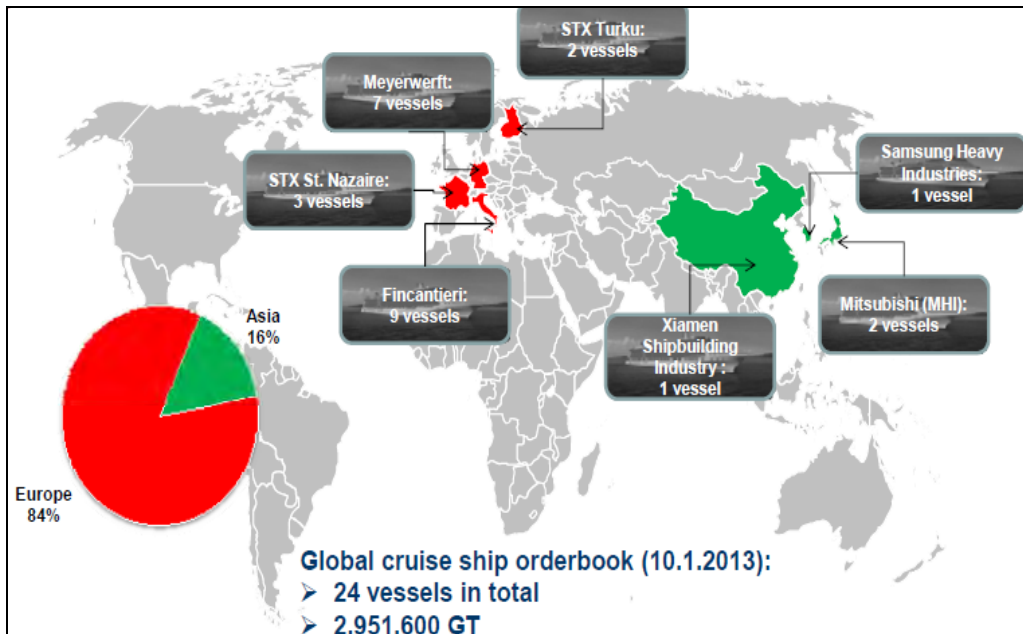
Fonte: AGS Monitoring Shipbuilding, 2013

La geografia della cantieristica navale si è leggermente modificata, anche solo in riferimento a quello che accadeva 3 anni fa. L'immagine che segue raffigura la distribuzione dei cantieri navali su scala mondiale ed i relativi ordini di costruzione, indicando che l'Europa ha l'84% della totalità degli ordini.

Nel 2010 la stessa rappresentazione indicava per il continente Europeo il 100% della produzione cantieristica.

Ciò evidenzia come negli ultimi anni siano cresciuti i cantieri asiatici, che per i prossimi anni si sono aggiudicati la costruzione di 4 navi da crociera.

Orderbook delle navi da crociera per cantiere di costruzione (10/01/2013)



Fonte: AGS Monitoring Shipbuilding, 2013

Porto di Genova

In relazione ai traffici di passeggeri, nel corso del 2012 è stato confermato il trend in flessione dei traghetti, come effetto dell'aumento del costo dei carburanti contestuale al periodo di crisi economica e della crescente concorrenza dei voli low cost, mentre i passeggeri delle crociere hanno pressoché mantenuto il livello del 2011.

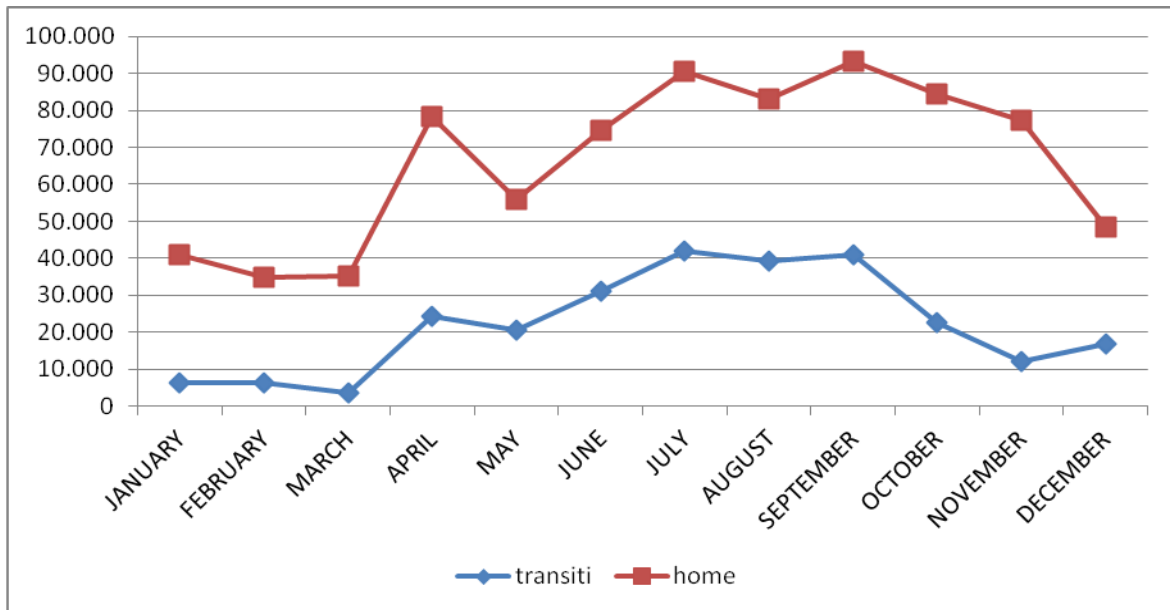
Traffico crocieristico nel porto di Genova andamento

migliaia	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pax crociere	473,3	520,2	547,9	671,5	860,3	798,5	797,2
Var. %	19,60%	9,90%	5,30%	22,60%	28,10%	-7,18%	-0,2

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

Andando ad osservare la suddivisione dei passeggeri tra transiti e crociere con partenza da Genova, ad oggi rispettivamente pari a 33% e 67% sul totale dei crocieristi, si rileva come vi sia stato un marcato aumento dei transiti (+12,9%) a fronte di un calo degli home (-5,6%).

Traffico crocieristico nel porto di Genova - composizione e stagionalità nel 2012



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

In particolare si sono registrati forti incrementi tra novembre e febbraio, mesi solitamente di bassa stagione. Se da un lato l'incremento dei transiti risulta meno redditizio per il gestore dell'infrastruttura, dall'altro lato può essere visto come elemento positivo se si pensa alle ricadute sulla città in termini di visite turistiche e ai possibili impatti sulle attività commerciali.

Le crociere con partenza dal porto di Genova hanno registrato il maggior incremento nel mese di novembre e, a seguire, a febbraio e a giugno; i cali più consistenti si sono invece rilevati tra marzo e maggio, a luglio, agosto e a dicembre.

Il traffico di traghetti, come già evidenziato, ha invece registrato un calo a partire dal 2010, più forte nel biennio 2011-2012. Il perdurare della crisi unitamente alla crescente concorrenza dei voli low cost e agli elevati prezzi del carburante hanno influito pesantemente sull'andamento del settore, non solo nel porto di Genova.

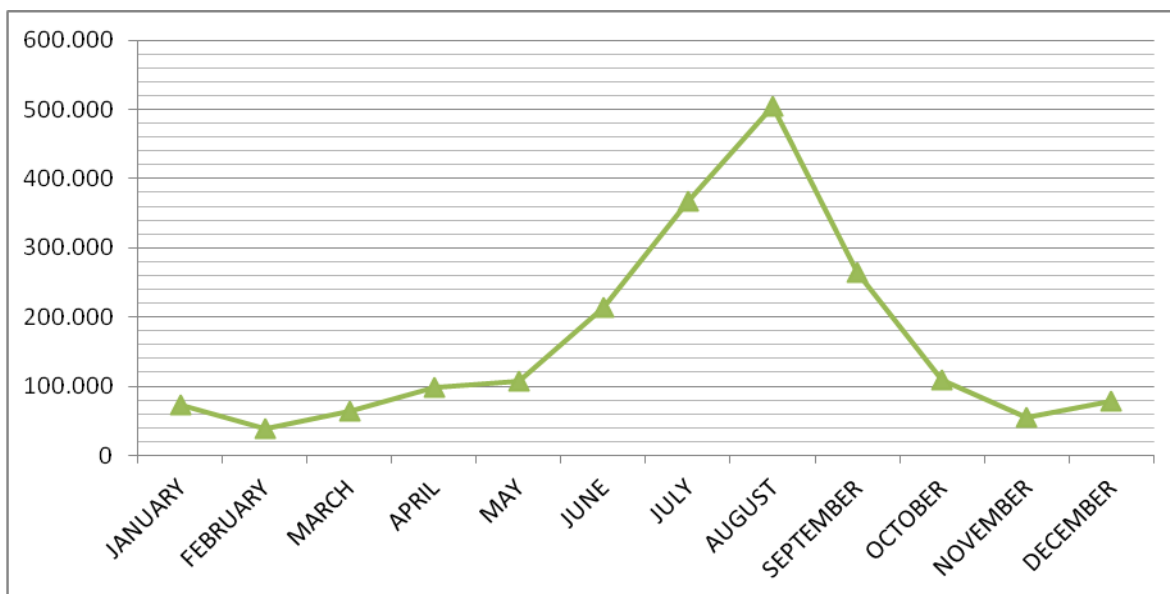
Traffico passeggeri da funzione traghetto - andamento

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pax traghetti	2.638	2.703	2.715	2.815	2.722	2.315	1.975
Var. %	-0,10%	2,50%	0,40%	3,70%	-2,80%	-14,95%	-14,7%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

Confrontando il grafico che segue con quello relativo alle crociere, si rileva, come intuibile, una stagionalità molto più marcata per la movimentazione di traghetti, concentrati sostanzialmente nella stagione estiva. Rispetto al 2011 il calo è stato generalizzato e pressoché uniforme in tutti i mesi dell'anno.

Traffico passeggeri da funzione traghetto –stagionalità nel 2012



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

In relazione alle rotte, negli ultimi anni si è registrato un forte calo nei traffici nazionali, principalmente con la Sardegna che ha sempre rappresentato la principale destinazione (+50 del totale), a fronte di un aumento in percentuale di quelli extra-schengen. La Sardegna negli ultimi anni ha infatti vissuto un calo anche come meta turistica, con evidenti ripercussioni sugli storici collegamenti via traghetto.

L'anno in corso mostra un ulteriore calo dei passeggeri dei traghetti a fronte di un marcato aumento dei crocieristi che potrà collocarsi intorno al 30%.

Le previsioni di sviluppo presentate dall'operatore del porto di Genova evidenziano per il prossimo biennio una crescita contenuta per i traghetti e un calo dei crocieristi interamente riconducibile alla componente home port, a fronte di un incremento dei transiti, con una ricomposizione a 60% e 40% tra home port e transiti.

L'incremento previsto per i traghetti è trainato dai passeggeri sulle rotte extra-schengen (+5% annuo) mentre quelli relativi agli altri collegamenti faticano a riprendersi (+2% annuo).

Previsioni di sviluppo dei passeggeri 2014-2016

	2014	2015	2016
Home port	464.200	464.200	464.200
Transiti	359.550	359.550	359.550
Totale crocieristi	823.750	823.750	823.750
Passeggeri traghetti	1.690.983	1.740.682	1791.500

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

2. Le linee strategiche per il triennio

2.1 La programmazione delle opere portuali

2.1.1 Introduzione

L'articolazione del piano triennale delle opere 2014-2016 sconta, come già anticipato in precedenti documenti di programmazione, forti incertezze connesse da un lato al definitivo perfezionamento del quadro delle entrate da dedicare al finanziamento degli interventi previsti e, dall'altro, alla progressiva contrazione delle risorse complessivamente disponibili per dare copertura allo sviluppo infrastrutturale del porto.

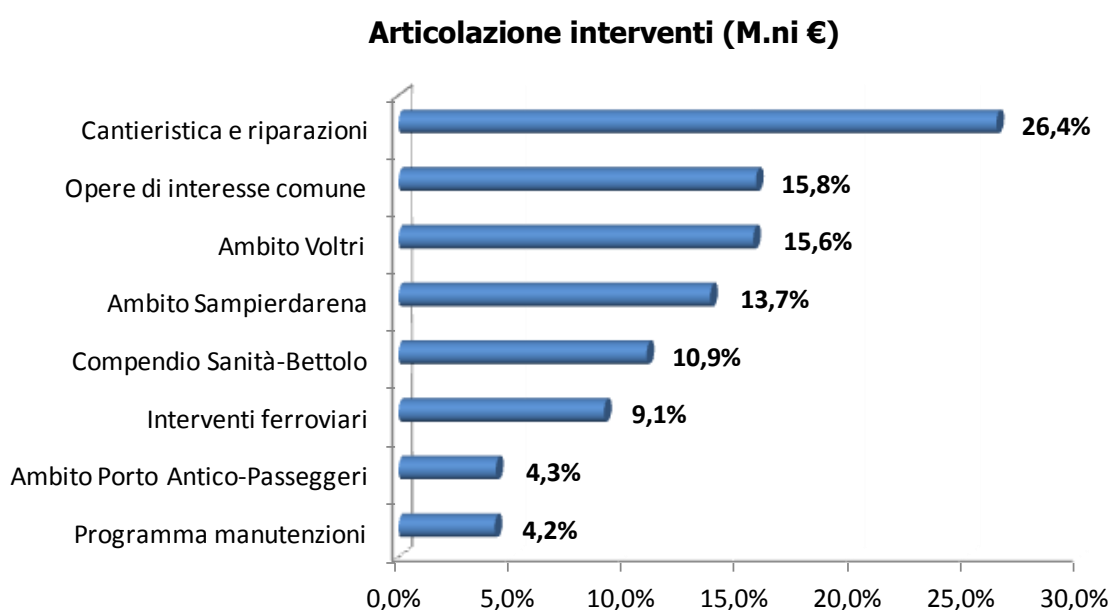
Tale situazione configura uno scenario in cui Autorità Portuale, dovendo elaborare un piano delle opere per i prossimi tre anni, si trova oggi a poter ragionare in modo certo e definito esclusivamente sulla programmazione per l'anno 2014, demandando ai primi mesi dell'anno prossimo le scelte concernenti le modalità di finanziamento di un piano di più ampio respiro che, ancorchè descritto nelle pagine seguenti, non trova oggi soluzioni certe di copertura nel bilancio previsionale dell'Ente.

In linea generale, il piano delle opere che viene articolato nel biennio 2014-2015 nel presupposto di una successiva articolazione su di un orizzonte temporale più ampio che sarà formulata entro marzo 2014, non può quindi che confermare gli obiettivi già fissati nell'anno precedente e che possono essere sinteticamente riassunti come segue:

- il completamento dei principali interventi di sviluppo dell'offerta portuale contenuti nel piano regolatore portuale vigente: ambito Bettolo e Ronco-Canepa in quanto destinati a produrre positivi effetti in termini di maggiore traffico e conseguenti entrate in capo ad Autorità Portuale;
- il completamento degli interventi relativi al compendio di Ponte Parodi;
- 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;
- lo sviluppo del comparto industriale della costruzione e riparazione;

- la rimodulazione delle risorse di cui al "Programma per la Logistica" di cui all'Accordo di Cornigliano;
- il progressivo consolidamento degli interventi di manutenzione su strade, edifici e opere portuali che rispondono ad una essenziale esigenza e missione istituzionale di tutela del comprensorio portuale e della sua sicurezza.

Tra il 2014 e il 2015 sono stati complessivamente previsti interventi per circa 315 milioni di euro ripartiti tra le macro categorie di cui alla figura seguente:



2.1.2 La riprogrammazione per l'anno in corso

In ordine al 2013 nella successiva tabella viene proposto l'elenco di interventi consolidatisi nel corso dell'anno.

Rispetto a quanto riprogrammato in esito all'approvazione delle prime note di variazione al bilancio di previsione 2013 (luglio) che avevano rideterminato il quadro degli interventi per 69,3 milioni di euro, sono stati posticipati al prossimo triennio alcune opere per circa 23 milioni di euro delle quali una parte è rappresentata da interventi di manutenzione e la restante ascrivibile a due interventi nel compendio di Calata Bettolo e uno nelle aree dedicate alla riparazione navale.

Interventi	2013
	(€)
Programma Manutenzioni	
<i>Strade e fabbricati</i>	575.867,61
<i>Opere marittime</i>	837.156,26
<i>Armamento ferroviario</i>	999.900,00
Opere di interesse comune	
Costruzione rete nera allacci aree portuali lotto 1° – variante	300.000,00
Messa in sicurezza dei moduli distanziatori ubicati sul parametro interno diga Duca di Galliera”	130.000,00
Realizzazione di un’area di sosta per l’autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente	1.300.000,00
Interventi sull’infrastruttura ferroviaria	
Riqualificazione dei fabbricati in concessione al gestore delle manovre ferroviarie	1.277.015,42
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	
Adeguamento infrastrutturale bacino 4	300.000,00
Intervento di riqualificazione dei prospetti per adeguamento normativa antincendio – edificio Molo Guardiano	1.100.000,00
Nuovo capannone modulare delle aree di levante – opere complementari	1.500.000,00
Nuovo capannone modulare delle aree di Levante – variante	600.000,00
Intervento di rinfunzionalizzazione dell’Edificio Molo Guardiano e adeguamento della normativa antincendio - variante	900.000,00
Demolizione controllata da terra e da mare con recupero e smaltimento dei detriti e delle parti strutturali della torre piloti alla pubblica discarica, indagini e interventi di consolidamento statico delle testate e delle banchine di Molo Giano e Darsena Piloti, pulizia e disinquinamento specchi acquei	1.938.760,77
Opere complementari Calata Bettolo	
Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazioni tecniche trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio	8.000.000,00
Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici – ambito Calata Bettolo - variante	350.000,00
Ambito Sampierdarena	
Realizzazione opere complementari ambito territoriale ricompreso tra calata Ignazio Inglese e Calata Massaua - impiantistica e nuovo gate	3.000.000,00

Adeguamento infrastrutturale delle pavimentazioni Ponte Somalia – variante e adeguamento prezzi	235.778,31
Fornitura e posa in opera di un prefabbricato ad uso uffici presso Calata Massaua	160.327,87
Ampliamento Terminal contenitori Ponte Ronco-Canepa - variante	5.000.000,00
Realizzazione rete smaltimento acque meteoriche presso Calata Derna - variante	250.000,00
Ambito Porto Antico – Passeggeri	
Adeguamento calibro carreggiata nord a futuro uso urbano viadotto Cesare Imperiale	150.000,00
Nuovo banchinamento Calata Zingari - realizzazione ormeggio provvisorio per battelli	180.000,00
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi – cinturazione idraulica	5.000.000,00
Opere ex-Unital Ponte Carracciolo	670.000,00
Copertura pontile e terrazze d’imbarco Ponte dei Mille	800.000,00
Ricollocazione provvisoria della sede operativa e logistica del Corpo dei Piloti del porto di Genova	349.087,95
Pontile Colombo – ripristino serraglia della scassa di levante	105.000,00
Ambito Voltri	
Impianti elettrici anello di Voltri	500.000,00
Impianto illuminazione pubblica area nord ex distripark	294.758,92
Lavori di demolizione fabbricati siti nei pressi della passeggiata a mare di Voltri	210.000,00
TOTALE	46.630.943,92*

* Il totale delle opere programmate comprende:

- la rideterminazione del quadro economico relativo a Calata Bettolo per 3 milioni;
- alcuni interventi relativi a opere e manutenzioni di valore inferiore a 100.000 euro per complessivi 468.811,54 €;
- un maggior onere pari a 1.394.479,17 € relativo al progetto di ampliamento del terminal contenitori Ronco-Canepa per far fronte alla riduzione del contributo da parte di Regione Liguria
- fondo accordi bonari per 4.750.000.

2.1.3 La programmazione per il triennio 2014-2015

Con riferimento alla programmazione 2014-2015, prima di procedere ad una sintetica descrizione dell'articolazione degli interventi, occorre sottolineare come le risorse complessivamente attivabili a copertura per il 2014 siano oggi stimabili in circa 227 milioni di euro dei quali:

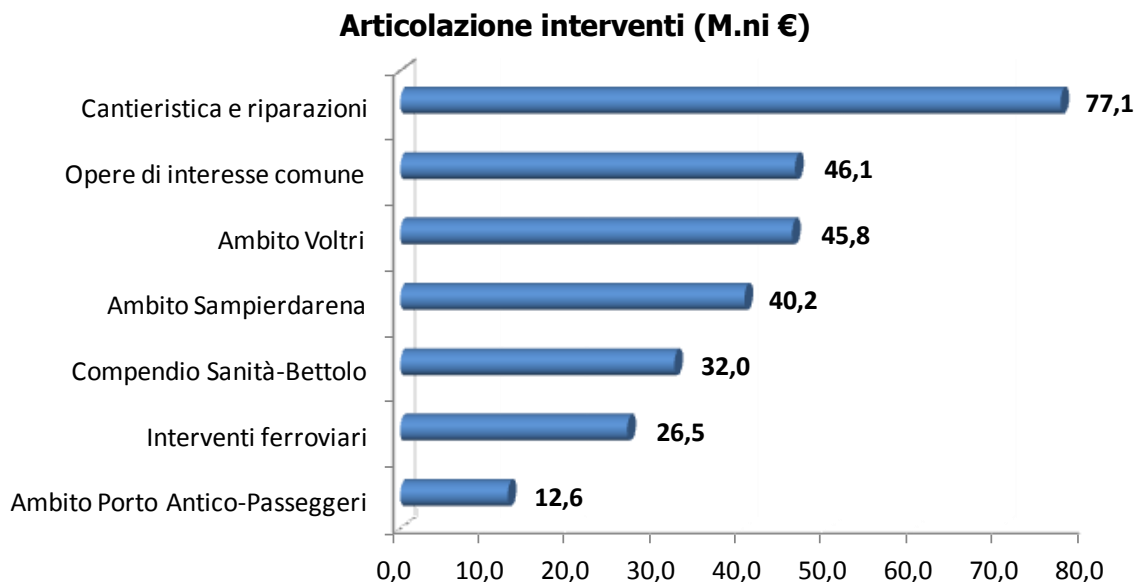
- la parte preponderante è rappresentata dalle risorse stanziare dallo Stato (dedicati alla Formazione della nuova calata Sestri Fincantieri) e dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A. (Viadotto di Voltri); dai mutui già attivati e da attivare con risorse proprie di Autorità Portuale con la Banca Europea degli Investimenti (interventi sull'ambito Calata Bettolo); dalla parziale rimodulazione dei finanziamenti dedicati al cosiddetto Programma per la Logistica di cui all'Accordo di Programma per le aree ex-siderurgiche di Cornigliano;
- la quota restante costituisce la residuale capacità di autofinanziamento dell'Ente a valere sul saldo della gestione corrente e sull'utilizzo di parte dell'avanzo di amministrazione.

Tra la fine del 2013 e i primi mesi del 2014 dovrebbero inoltre definirsi alcune partite aperte relative:

- all'attribuzione della quota di riparto dell'1% dell'IVA sulle importazioni come stabilito dalla legge 134/2012 per il biennio 2012-2013 e di un successivo e stabile incremento di entrata su base annua in capo ad Autorità Portuale stimabile in circa 10 milioni di euro;
- all'avvio delle procedure relative alla valorizzazione degli interventi effettuati sui beni concessi;
- ad eventuali proventi straordinari connessi alla dismissione delle partecipazioni dell'Ente nelle società di sistema.

Nell'ambito del quadro sopra delineato e come accennato in premessa, si renderà comunque necessario procedere ad una riprogrammazione degli interventi a valere sulle nuove risorse disponibili tenendo conto di una molteplicità di vincoli connessi sia al livello di indebitamento complessivamente generato, sia alle esigenze che potrebbero scaturire dal completamento di interventi strategici per il porto di Genova.

Nel complesso e per macro categorie di interventi/ambiti, la programmazione per il 2014-2015 è articolata come segue:



Alla luce delle considerazioni di cui sopra con riferimento al tema della copertura finanziaria del programma delle opere e conformemente con quanto previsto dalla delibera del 30 luglio u.s. in relazione ai criteri in base ai quali articolare gli interventi sul triennio, di seguito viene fornita una sintetica descrizione dei principali obiettivi da conseguire nell'anno 2014.

- Negli interventi di manutenzione va segnalato il progetto relativo a Torre Shipping che prevederà una ristrutturazione dei locali di Autorità Portuali al fine di consentire il totale trasferimento, entro il 2015, degli uffici attualmente dislocati presso Palazzo San Giorgio e Ponte dei Mille. L'accorpamento garantirà, attraverso la valorizzazione di un immobile di proprietà, una migliore organizzazione del lavoro unitamente ad economie nella gestione dei luoghi di lavoro. La liberazione degli attuali spazi consentirà sia di mettere a reddito gli uffici di Stazione Marittima che rimarranno vuoti, sia di dedicare Palazzo San Giorgio a funzioni di rappresentanza oltre che alle attività convegnistiche, espositive e promozionali del porto e della città.
- Tra le opere di interesse comune 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.

In relazione ai profili funzionali dell'intervento e al relativo impatto sull'organizzazione generale del porto, si rimanda a quanto già sottolineato nel precedente POT. Il dettaglio delle scelte tecniche ed impiantistiche da effettuare ha richiesto diversi livelli di approfondimento tuttora in via di definizione. Va tenuto a riguardo conto che tale intervento rappresenta la traduzione ingegneristica di un modello organizzativo nel quale un ottimale assetto del ciclo dei controlli (e delle diverse componenti che a riguardo rilevano) viene integrato rispetto alle attività laboratoristiche di riferimento nonché ai connessi profili operativi. Questo non solo in termini di sommatoria dei diversi fabbisogni espressi dalle diverse Amministrazioni (Agenzia Dogane, Sanità Marittima, Servizio Veterinario, Servizio Fitosanitario, ARPAL, Istituto Zooprofilattico) quanto in termini di definizione di una nuova organizzazione di sistema. Ciò tenuto anche conto dei diversi elementi normativi, nazionali e comunitari, che ogni Amministrazione coinvolta deve comunque avere a riferimento.

A conclusione delle ultime verifiche effettuate e su concorde avviso delle diverse Amministrazioni coinvolte, si ritiene che entro la fine dell'anno possano essere definitivamente completati gli elaborati tecnici da porre a riferimento per le procedure di gara da avviare per la realizzazione dell'opera.

- L'avvio degli interventi finalizzati al completamento dei lavori sul compendio di Calata Bettolo per complessivi 50 milioni di euro – attraverso un nuovo intermediato dalla Banca Europea degli Investimenti - e comprensivi del progetto di revisione dei viadotti per l'adeguamento alla soluzione semplificata del nodo di San Benigno;
- L'avvio delle opere connesse alla realizzazione del complesso di Ponte Parodi;
- Nell'ambito Riparazioni e Cantieristica si conferma 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) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato gli impegni al finanziamento dell'opera già inseriti nelle precedenti programmazioni.;

- Nell'ambito di Voltri, l'intervento più significativo è rappresentato dal nuovo viadotto di collegamento il cui finanziamento farà capo alla Società Autostrade per l'Italia. Come è noto, fino ad oggi l'avvio delle procedure per l'assegnazione dell'appalto sono state rallentate dalla più complessa questione relativa all'assetto autostradale di Genova. Al fine di traguardare la realizzazione dell'opera è attualmente in corso di valutazione una nuova soluzione che sarà comunque oggetto di approfondimento e chiarimento nella successiva fase di programmazione e richiederà in ogni caso un intervento di Autorità Portuale nella parte relativa ai raccordi e alla fluidificazione del traffico nelle aree prospicienti al gate portuale.

Sempre con riferimento all'ambito di Voltri devono inoltre essere segnalati alcuni interventi di confine tra l'ambito portuale e il territorio tra i quali la realizzazione delle opere a verde di confine e la protezione della passeggiata di Voltri.

Rispetto al quadro della programmazione per l'anno 2014, così come rappresentato nei punti precedenti, occorre dedicare uno specifico approfondimento al tema del cosiddetto Programma per la Logistica di cui all'accordo per la valorizzazione delle aree ex-siderurgiche di Cornigliano.

L'accordo di programma del 1999, modificato con atto sottoscritto nell'ottobre 2005, prevede all'art. 10, sotto la rubrica "risorse finanziarie e misure di compensazione per l'Autorità Portuale di Genova" che "al fine di consentire l'ampliamento e lo sviluppo delle funzioni logistico-portuali, secondo il programma presentato dall'Autorità Portuale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, lo stesso Ministero eroga all'Autorità Portuale di Genova, nel quadro dei pertinenti programmi triennali, un finanziamento complessivo pari a 70 milioni di euro".

Detto articolo va letto in stretta correlazione con quanto disposto dall'art. 5 del medesimo atto modificativo il quale, nel disciplinare le modalità con cui si sarebbe dovuto procedere alla "riconversione di parte delle aree bonificate per funzioni logistico portuali" dispone l'esecuzione delle opere infrastrutturali e delle

edificazioni relative alle funzioni logistico-portuali a cura e spese di APGE nell'ambito del programma di cui al citato art. 10.

Tuttavia, a seguito della formulazione degli interventi nella programmazione triennale dell'Ente e del successivo inoltro – datato 28 dicembre 2007 - al Ministero per la stipula di un apposito accordo procedimentale, lo stesso non dava seguito all'accordo determinando inevitabilmente l'apertura di un lungo periodo di contenzioso definitosi solo nel corso del 2012 con la sentenza del Consiglio di Stato del 29 maggio 2012.

La definitiva attribuzione ad Autorità Portuale delle risorse finanziarie di cui al citato Accordo di Programma, ha indotto l'Ente a ripensare, dopo il lungo periodo intercorrente dalla stipula e dalla trasmissione del precedente programma, un piano di opere in grado di fare fronte alle mutate esigenze portuali e logistiche che fanno capo al Bacino di Sampierdarena.

Infatti, gli accordi successivamente intervenuti, approvati dal Comitato Portuale, hanno da un lato prorogato i termini per l'utilizzo di parte delle aree al 2018 (attualmente occupate per funzioni logistiche connesse con la gestione dei contenitori vuoti) e, dall'altro, visto ridursi, per ragioni di pubblico interesse, la iniziale dimensione delle aree destinate ad Autorità Portuale. Occorre ricordare che tali aree, oltre ad essere ipotizzate come soluzione per la cantierizzazione della gronda autostradale, potranno essere riconsegnate ad Autorità Portuale solo a seguito delle attività di bonifica che hanno concorso e concorreranno verosimilmente ad prolungare i tempi di un effettivo utilizzo per le funzioni portuali.

Inoltre, con specifico riferimento all'intervento di prolungamento della sopraelevata portuale, che aveva come obiettivo l'interconnessione del bacino di Sampierdarena con le aree di Cornigliano, lo sviluppo della progettualità viabilistica facente capo a Sviluppo Genova lungo le aree di confine tra il porto e la città (Lungomare Canepa), ha parzialmente modificato gli schemi di interconnessione dai quali potranno scaturire nuovi layout delle infrastrutture portuali nel momento in cui si rendesse possibile l'utilizzo delle aree ex-siderurgiche.

Alla luce del quadro sopra delineato ed in linea con quanto anticipato nelle precedenti programmazioni relativamente all'esigenza di un più ampio ridisegno delle infrastrutture di mobilità e di interconnessione lungo il bacino di Sampierdarena, il presente piano delle opere propone un nuovo - seppur ancora parziale - utilizzo delle risorse disponibili che ha come obiettivo la risoluzione di esigenze logistiche e produttive di breve-medio termine finalizzate all'aumento

della competitività del sistema portuale genovese, ricordando che il finanziamento di 70 milioni di euro in favore dell'Autorità Portuale di Genova era stato congegnato dalle Parti anche in funzione compensativa del venir meno della disponibilità in capo a questa Amministrazione, di vaste aree portuali.

In particolare, tra gli interventi oggetto della rimodulazione delle risorse rientrano:

- l'ammodernamento della sopraelevata portuale;
- la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso";
- l'acquisizione e infrastrutturazione di nuove aree esterne al porto per lo sviluppo di funzioni dedicate all'autotrasporto;
- il completamento dell'intervento relativo all'ambito Ronco-Canepa.

Ciascuno dei progetti sopra delineati contribuisce alla definizione di un più efficiente ed efficace sistema logistico di inoltro del traffico facente capo al bacino di Sampierdarena che vede, nelle due estremità di levante e di ponente, lo sviluppo di nuova offerta dedicata al segmento dei traffici containerizzati entro il 2015, oltre a quella già presente e dedicata a traffici misti container-convenzionali.

Tale offerta per il Bacino di Sampierdarena, complessivamente quantificabile in una capacità di movimentazione pari a circa 2 milioni di TEUs, (in linea con quanto previsto nei piani di impresa presentati dai concessionari), fonderà la propria competitività sullo sviluppo di interconnessioni logistiche efficienti ed efficaci e sulla crescita della componente ferroviaria.

A questo scopo il primo intervento di ammodernamento della sopraelevata portuale, già inserito nel precedente programma per la logistica, avrà come obiettivo quello di migliorare le interconnessioni tra le realtà presenti nel bacino di Sampierdarena e il nuovo sistema di accessi che scaturirà sia dal completamento dei viadotti di adduzione a Calata Bettolo, sia dalla revisione dei viadotti per l'adeguamento alla soluzione semplificata del nodo di San Benigno.

Il secondo intervento prevede 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, programmato per 4 milioni di euro, si completerà con la necessaria strumentazione di sicurezza in zona Passo Nuovo e l'elettrificazione tra Ponte Ronco e linea verso il Parco di Sampierdarena.

Occorre inoltre sottolineare come l'intervento si caratterizzi per una assoluta urgenza in ragione del necessario coordinamento con i lavori in corso sul nodo di Genova da parte di RFI che prevedono, a partire da gennaio 2015, la chiusura del parco di Sampierdarena Forni con evidenti pesanti ripercussioni su tutto il bacino di Sampierdarena.

Il terzo intervento, nelle more di una futura disponibilità delle aree di Cornigliano per lo sviluppo delle funzioni di autoporto, risponde sia alle esigenze attualmente manifestate dal segmento dell'autotrasporto, sia ai previsti incrementi di traffico connessi al completamento delle nuove infrastrutture portuali. L'annosa questione delle aree da dedicare alla sosta dei mezzi facenti capo al porto di Genova è sempre stata caratterizzata da una elevata incertezza connessa alla mancata individuazione di spazi stabilmente e funzionalmente integrati nella logistica portuale.

A questo proposito Autorità Portuale ritiene oggi perseguibile, accanto alla realizzazione delle aree di sosta nell'ambito di Sestri Ponente, oggi prevista nella programmazione 2013, anche l'acquisizione e relativa infrastrutturazione di nuovi spazi – già oggi utilizzati a questo scopo – al fine di consolidare una soluzione definitiva per la gestione dei flussi logistici facenti capo al bacino di Sampierdarena.

L'ultimo intervento riguarda le aree a ponente del bacino di Sampierdarena sulle quali, come è stato illustrato nelle pagine precedenti, è in corso di completamento il progetto di ampliamento del terminal container nell'ambito Ronco-Canepa tra l'altro recentemente inserito negli interventi prioritari delle reti TEN-T e cofinanziato dalla Unione Europea.

La nuova configurazione del polo al servizio del traffico containerizzato prevede un nuovo assetto delle aree operative e nuove e più efficienti connessioni ferroviarie con il sistema infrastrutturale di collegamento che permetteranno il raggiungimento dell'obiettivo di split modale fissato nel piano di impresa dell'ATI concessionario delle aree interessate, fortemente orientato sulla modalità ferroviaria. A questo scopo gli interventi in corso e di prossimo avvio (già finanziati) prevedono la 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.

Nel quadro sopra delineato il progetto inserito nel 2014 e relativo ad "opere complementari per pavimentazioni per ampliamento del terminal contenitori ponte Ronco Canepa", per altro in linea con un generale obiettivo di potenziamento della potenzialità di stoccaggio dell'intero bacino di Sampierdarena, è funzionale al completamento degli interventi sopra descritti e all'effettivo approntamento della nuova offerta portuale.

Non sfugge la strategicità dell'opera in quanto in grado di attrarre nuovi traffici e di generare, al pari del compendio Sanità-Bettolo, nuove risorse "pubbliche" sotto forma di canoni e gettito dai diritti marittimi.

Per quanto concerne invece gli interventi posticipati al 2015 occorre segnalare quanto segue.

- Tra le opere di interesse comune la manutenzione straordinaria della diga dell'aeroporto, la realizzazione del Punto di Entrata Designato relativo all'ambito di Voltri e la realizzazione della nuova Torre Piloti;
- Per quanto concerne il piano ferroviario occorre segnalare la realizzazione del nuovo raccordo ferroviario nel bacino di Voltri che, data l'urgenza e la strategicità dell'intervento al fine di risolvere problemi di operatività nell'inoltro/ricezione dei treni, sarà oggetto della riprogrammazione prevista nei primi mesi del 2014 ed è da porre in relazione ai successivi sviluppi connessi all'avvio delle procedure connesse al nuovo viadotto di Voltri.

Nel 2015 è stata prevista 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.

- In relazione al complesso degli interventi inerenti gli ambiti delle riparazioni navali e di Sampierdarena il posticipo al 2015 risponde ai criteri approvati dal Comitato Portuale nella delibera di riprogrammazione del 30 luglio u.s. che, in presenza di una progressiva contrazione delle risorse da dedicare a nuovi progetti e delle nuove esigenze infrastrutturali che derivano dalle

trasformazioni in atto nel settore portuale, hanno indotto l'Amministrazione a concentrare le priorità sulle opere destinate a generare un circolo virtuoso in termini di incremento dei traffici/delle attività, della produttività, dei servizi di interesse generale resi all'utenza portuale;

- nel compendio di Voltri va segnalato l'importante intervento di fornitura di energia elettrica alle navi finalizzato alla riduzione delle emissioni nocive e dell'inquinamento acustico prodotti dalle navi all'ormeggio. Il progetto sarà oggetto di approfondimenti nei primi mesi del 2014 con l'obiettivo di valutare l'attivazione di un project financing a copertura dello stesso.

Infine, occorre sottolineare come, a complemento degli interventi infrastrutturali programmati da Autorità Portuale, il 2014 possa fin d'ora prevedere importanti interventi realizzabili da parte degli operatori privati quali:

- nuove dotazioni di banchina sulla base della definizione degli studi in corso sul tema del vincolo del tetto aereo che, come già illustrato, condiziona non solo i futuri sviluppi sul lungo termine del porto ma anche le esigenze immediate di importanti terminali genovesi che devono fare fronte tempestivamente e con una offerta adeguata alla crescita dimensionale del naviglio e alle richieste del mercato;
- la realizzazione della nuova boa off-shore nel polo petrolifero di Multedo attualmente sottoposta alla VIA nazionale;
- la realizzazione di un nuovo impianto per la produzione di energia eolica sulla diga.

Il quadro sopra delineato deve essere integrato con l'avvio del procedimento di approvazione delle opere per l'ampliamento e l'accesso del Bacino di Sampierdarena che sarà descritto nel successivo paragrafo.

Riprogrammazione delle opere 2014-2016

Interventi	2014	2015
	(€)	(€)
Programma Manutenzioni	7.500.000,00	5.800.000,00
<i>Strade e fabbricati</i>	2.400.000,00	2.000.000,00
<i>Opere marittime</i>	1.300.000,00	1.300.000,00
<i>Impianti</i>	1.500.000,00	1.500.000,00
<i>Armamento ferroviario</i>	800.000,00	1.000.000,00
<i>Ristrutturazione uffici Torre Shipping per nuova sede Autorità Portuale</i>	1.500.000,00	
Manutenzione straordinaria diga aeroporto		7.500.000,00
Opere di interesse comune		
Demolizione struttura in muratura paramento interno diga		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	
Ammodernamento sopraelevata portuale	15.000.000,00	
Realizzazione nuova Torre Piloti		15.000.000,00
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 sommergibile"	4.000.000,00	
Nuovo raccordo ferroviario – bacino portuale di Voltri		4.500.000,00
Piano Riparazioni e Cantieristica navale		

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	
Realizzazione nuovo pontile fisso in cassoni cellulari con camera ARC e adeguamento funzionale vasca travel lift da 850 t presso la nuova darsena tecnica		1.600.000,00
Opere complementari Calata Bettolo		
Piattaforma ecologica Calata Oli minerali	11.000.000,00	
Nuovo impianto rinfuse liquide Calata Oli Minerali	6.000.000,00	
Progetto bunkeraggio Calata Oli Minerali	15.000.000,00	
Ambito Sampierdarena		
-	-	
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 ambito Ponti Libia/Somalia 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		
Ricollocazione servizi portuali interferiti dal progetto di riqualificazione di Ponte Parodi – opere edili	500.000,00	
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi	7.000.000,00	

Nuovo banchinamento di testata Ponte Parodi	2.500.000,00	
Ponte dei Mille – Riprofilatura/rimodulazione prolungamento terrazza di imbarco originaria lato ponente		300.000,00
Ponte dei Mille – Protezione banchina e riqualificazione		750.000,00
Nuovo banchinamento Calata Zingari		1.500.000,00
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	
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra porto di Voltri		8.000.000,00
Illuminazione diga foranea di Voltri	400.000,00	
Protezione passeggiata di Voltri in destra idraulica torrente Leira	1.000.000,00	
Opere di difesa costiera Genova Miltedo	620.000,00	
TOTALE	226.820.179,45*	88.740.000,00

(*) Il totale delle opere programmate comprende:

- un intervento del valore inferiore a 100.000 euro per 70.000 €;
- fondo accordi bonari per 7.000.000 €.

I nuovi accessi al bacino di Sampierdarena

In data 30 luglio 2013, alla luce degli approfondimenti effettuati in conformità a quanto contenuto nelle linee guida del nuovo PRP e dei primi confronti tecnici, il Comitato Portuale ha deliberato di avviare i procedimenti di approvazione delle opere per l'ampliamento e l'accesso al bacino di Sampierdarena.

In particolare, l'accelerazione subita dal fenomeno del "gigantismo navale", anche per quanto attiene la domanda afferente al porto di Genova, ha reso sempre più urgente la realizzazione di opere che consentano adeguati bacini di evoluzione, canali di accesso e transito.

La lettura delle statistiche riportate nelle tabelle seguenti evidenzia come nella prima parte degli anni 2000 fosse prospettabile una tendenza prudente all'aumento delle dimensioni delle navi: nell'anno 2000 le navi sopra i 5.000 teus erano solo 98 e la nave di maggiori dimensioni raggiungeva i 7.500 teus e nell'anno 2008 le unità sopra i 10.000 teus erano 8 con un "order book" per ulteriori 26 unità. La progressione nel quinquennio 2008-2013 evidenzia una fortissima crescita delle navi di grandi dimensioni che passano dalle 9 unità alle 192 (+ 83% di tasso medio annuo).

La dimensione massima dopo essersi attestata sui 15.500 teus nella seconda metà degli anni 2000 si evolve ora verso le 18.000 e, in termini di progettazione, verso le 22.000.

Flotta attuale Portacontainer						
anno	range dimensione nave	numero	Dimensione nave più grande (TEUs)	Nave più grande a Genova	TEU	TSL
2000	> 5.000	98	Sven Maersk 7.500	Monterosa	2.988	58.663
2008	> 10.000	9	Emma Maersk 15.500	Grete Maersk	10.150	97.933
2011	> 10.000	118	Emma Maersk 15.500	Maersk Santana	8.452	94.724
2012	> 10.000	162	CMA-CGM Marco Polo 16.020	Maersk Eindhoven	13.092	141.716
2013	> 10.000	192	Triple E Maersk 18.270	CMA-CGM Erving	13.092	141.649

Orderbook		
anno	range dimensione nave	numero
2000	> 5.000	70
2008	> 10.000	26
2011	> 10.000	156

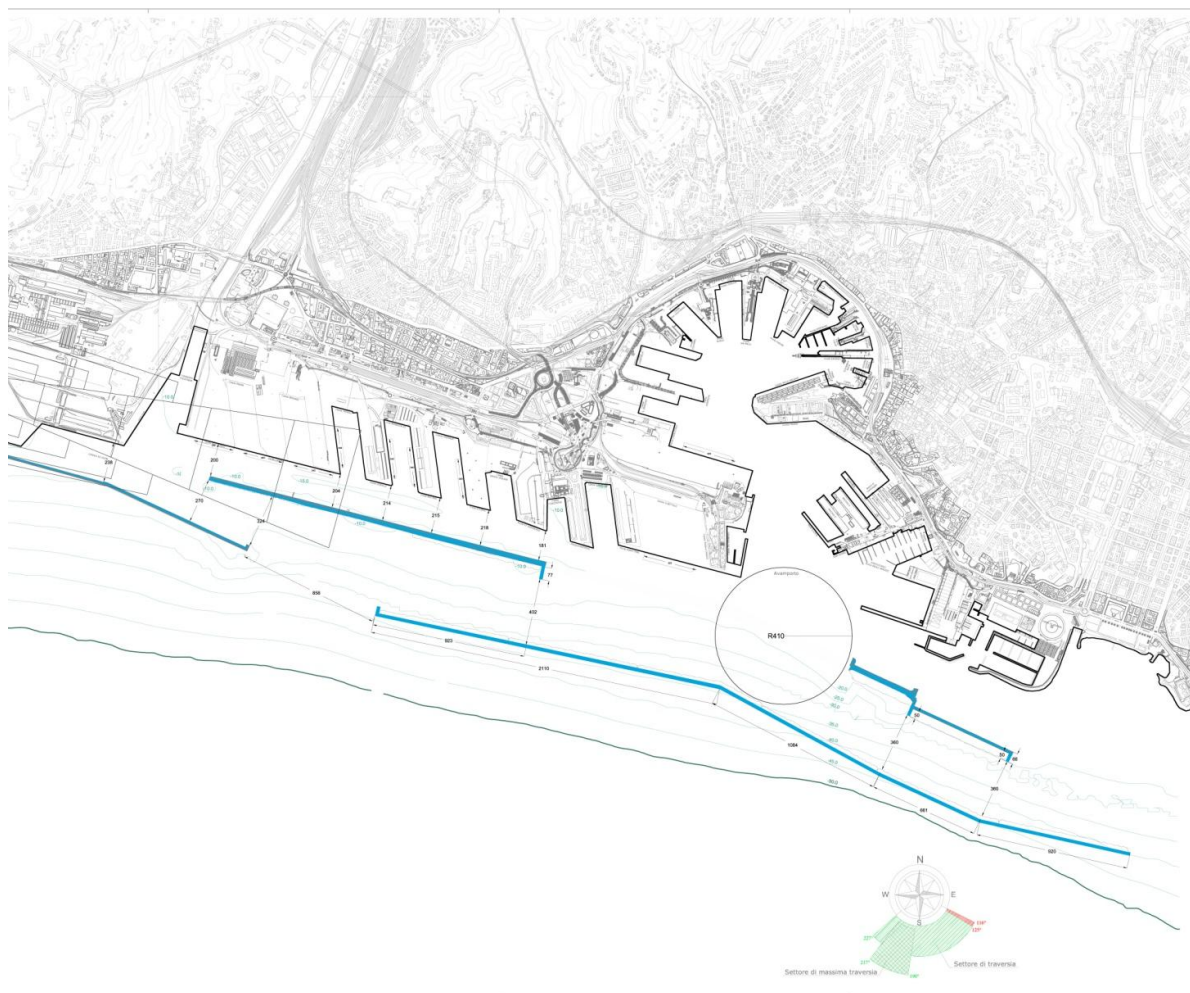
Fonte: Alphaliner

Il tema esposto riguarda evidentemente tutti i porti capolinea di rotte transoceaniche ed in particolare quelli, come Genova, posizionati sulla rotta far east - Europa che continua a rappresentare la principale direttrice degli scambi internazionali. Per Genova si tratta dunque di mantenere un livello di dotazioni infrastrutturali in linea con quelle dei principali concorrenti che si stanno attrezzando per far fronte alle nuove caratteristiche della domanda.

Il disegno delle opere marittime di seguito proposto rappresenta una prima importante risposta ai temi di cui sopra, determinando una riconfigurazione dell'avanporto di Sampierdarena comunque compatibile con le ipotesi di sviluppo più a lungo termine presentate negli scenari e in fase di approfondimento e selezione.

La proposta presentata in Comitato riguarda un'ampia revisione dell'imboccatura di levante dell'ambito di Sampierdarena tale da consentire in massima sicurezza manovre ed accessi al bacino del porto storico, al nuovo terminal di calata Bettolo ed al comparto delle riparazioni navali di navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle attuali.

L'intervento facilita inoltre l'accesso al canale di Sampierdarena, ampliando lo stesso fino all'altezza di Ponte Idroscalo, in attesa di poter definire il futuro assetto della nuova opera marittima anche nella sua parte di ponente.



La nuova configurazione dell'Imboccatura di Levante prevede la realizzazione di una nuova opera di difesa lunga circa 4,8 km realizzata su fondali compresi tra i -30 e -45 m s.l.m.m..

Come si può osservare dall'immagine soprastante, la nuova configurazione consente di traguardare inoltre l'obiettivo di avere due aperture, da levante e ponente, che favoriscono l'ingresso e l'uscita delle navi in funzione delle condizioni meteo marine. Inoltre, a levante sarà conseguito, il risultato di separare i flussi delle grandi navi dalla nautica da diporto destinata all'area fieristica.

La realizzazione della nuova imboccatura prevede inoltre la demolizione di parte della diga esistente per un tratto di circa 1.900 m, ottenendo un bacino di evoluzione avente raggio circa 410 m che consentirà l'evoluzione alle navi di futura generazione (18.000 – 22.000 teus).

La proposta potrà essere integrata a seguito degli approfondimenti in corso circa i vincoli aeronautici, con la previsione degli interventi da attuare presso l'imboccatura di ponente.

La configurazione tecnica della nuova opera, contenuta nella delibera del 30 luglio u.s., oltre a delinearne le caratteristiche infrastrutturali, prevede la possibilità di realizzare una soluzione sovrastrutturale che consenta la conversione dell'energia prodotta dal moto ondoso incidente in energia elettrica, secondo prototipi già sperimentati e brevettati nel campo italiano di ricerca universitaria.

La nuova diga consentirà di aumentare il grado di protezione rispetto all'esistente opera di difesa marittima e permetterà di conseguire, nella porzione di levante, un indubbio vantaggio in termini di protezione della costa, il cui tratto fino a Punta Vagno è soggetto ad erosione, proprio per la mancanza di un'adeguata opera di protezione, quale quella proposta.

Occorre infine precisare che la configurazione proposta potrà essere integrata, una volta resi noti gli esiti delle valutazioni circa i vincoli aeronautici, con la previsione degli interventi da attuare presso l'imboccatura di ponente.

La realizzazione della nuova opera a mare ha un costo stimato di circa un miliardo di euro e sarà soggetta alle attività di progettazione in seguito ad una più precisa definizione delle risorse finanziarie in capo ad Autorità Portuale nel corso del 2014. Tale fase, che potrà essere anticipata già a partire dalla fine dell'anno in corso, ha come obiettivo l'inserimento del progetto nell'ambito dei nuovi programmi di finanziamento della rete centrale TEN-T in corso di attivazione da parte dell'UE.

2.1.4 Le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale

Con la deliberazione del 30 luglio 2013 il Comitato Portuale si è espresso sia sugli esiti del confronto tecnico avviato in merito alle Linee Guida già descritte nel precedente strumento di programmazione, sia sull'esigenza di anticipare il processo di approvazione delle opere strategiche relative all'ampliamento e all'accesso del bacino di Sampierdarena, così come descritto nel paragrafo 2.1.3.

Di seguito viene quindi fornita una sintetica descrizione del sopracitato confronto tecnico enucleando i punti salienti del processo in corso i cui risultati saranno posti alla base dell'iter di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

A seguito della presentazione degli approfondimenti scenariali del dicembre 2012 sono stati avviati una serie di confronti finalizzati alla raccolta di osservazioni e valutazioni da parte di molteplici soggetti rappresentativi dell'economia portuale. I risultati di questa prima fase hanno permesso di individuare alcuni profili comuni atti a fornire una chiave di lettura per la definizione di uno scenario condiviso di sviluppo portuale.

Tali elementi sono sintetizzabili in:

- a) esigenza di ampliare l'accessibilità marittima dello scalo per fare fronte all'evoluzione della domanda e delle caratteristiche dimensionali delle navi;
- b) il vincolo del "tetto aereo" che se fino ad oggi è stato un elemento problematico ma gestibile, diventa un fattore critico nella prospettiva di garantire al porto di Genova un ruolo di capolinea nelle rotte oceaniche attraverso la possibilità di approntare un'offerta tecnica dedicata a navi di dimensione crescente;
- c) la fattibilità degli interventi da leggersi in termini di tempi e costi di realizzazione delle opere da porsi in relazione alle ristrettezze della finanza pubblica;
- d) la salvaguardia dell'operatività dal punto di vista delle fasi costruttive e dell'esigenza di minimizzare l'impatto delle stesse sulle banchine e i piazzali operativi.

Con specifico riferimento agli otto scenari proposti nelle Linee Guida e descritti nel POT 2013-2015, gli operatori portuali coinvolti nel processo di confronto tecnico hanno espresso alcune valutazioni, contenute nella delibera del 30 luglio scorso,

che hanno premesso una prima individuazione delle ipotesi maggiormente condivise.

Parallelamente alle interlocuzioni con gli operatori, le strutture dell'Ente hanno avviato il confronto sugli scenari proposti con l'Autorità Marittima che, a sua volta, ha consultato gli operatori dei servizi tecnico-nautici (Rimorchiatori, Corpo Piloti, Ormeggiatori). Da questo primo e importante passaggio è già emersa la condivisione circa la necessità di rivedere l'impianto delle opere di protezione del bacino di Sampierdarena, come è stato evidenziato nel paragrafo precedente.

Al fine di portare avanti le attività propedeutiche alla definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale sono stati inoltre avviati opportuni approfondimenti specialistici finalizzati a:

- analizzare la questione della verifica di compatibilità tra le altezze delle gru per le operazioni di carico/scarico dei contenitori e la movimentazione di navi di crescenti dimensioni con i vincoli imposti dalla presenza dell'aeroporto nell'ambito portuale. Tali verifiche saranno demandate ad uno specifico accordo di collaborazione tra APGE e Enav i cui risultati si concentreranno sull'agibilità dell'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena (già nel breve termine), sul posizionamento di nuove gru di banchina presso il terminal di Voltri e sugli scenari proposti nelle linee guida del nuovo PRP;
- sviluppare l'analisi sullo stato dell'ambiente prescritta dalla normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con riferimento alla L.R. 32/2012 e al D.Lgs. 152/2006 s.m.i. Tale strumento di valutazione aiuta a definire e confrontare gli indirizzi e le alternative individuati per il raggiungimento degli obiettivi strategici prefissati. Si configura come una procedura integrata che garantisce l'inclusione di obiettivi di qualità ambientale (ed il loro concreto perseguimento) nel piano. È una impostazione che permette di monitorare il processo di pianificazione per correggere e migliorarne le prestazioni, prevedendo anche una verifica dei risultati e degli effetti ambientali e territoriali attesi, da attuarsi attraverso il controllo di quegli elementi scelti per il monitoraggio (indicatori) riconducibili agli obiettivi esplicitati.

A livello strategico il processo di redazione nuovo PRP è stato orientato dal concetto del "*potenziamento della capacità produttiva*", obiettivo traguadabile solo attraverso il miglioramento dell'accessibilità marittima e terrestre, gli interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviarie, l'ottimizzazione dell'uso degli spazi, e la creazione di nuovi spazi e banchine. Tale concetto è affiancato da

quelli di *"integrazione in una rete nazionale"* e *"aumento della competitività"*. Tutti integrati e sostenuti dal concetto di *"sostenibilità ambientale"*.

La *"sostenibilità ambientale"* guida infatti tutte le fasi di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. È un obiettivo trasversale ad ogni scelta che vuole essere perseguito non solo nelle soluzioni di dettaglio ma in primo luogo attraverso la promozione di tutte quelle opere e tecnologie finalizzate al risparmio energetico, allo sviluppo di energie rinnovabili, al miglioramento di aria, acqua, suolo, rumore. In questa prospettiva obiettivo del piano quindi è anche migliorare la vivibilità del porto per lavoratori e cittadini.

Il nuovo PRP si vuole configurare come uno strumento di *"creazione di valore per il territorio"*, favorendo la realizzazione di uno sviluppo inteso non solo in senso economico. Pertanto il metodo proposto per la redazione di tale strumento vuole garantire la possibilità di individuare degli scenari futuri di sviluppo portuale che al contempo rispettino e valorizzino anche il carattere dei luoghi urbani anche dal punto di vista ambientale.

- analizzare l'impatto economico e sociale che il porto e il suo sviluppo di lungo termine produrrà sul territorio. Tale attività, attualmente oggetto di una specifica procedura di evidenza pubblica volta ad individuare il soggetto attuatore, si caratterizza per una particolare importanza non solo ai fini delle scelte di PRP, ma anche quale elemento di confronto e discussione con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti nel processo di pianificazione

L'obiettivo generale è quello di avere una fotografia il più possibile realistica dell'impatto socio-economico dello sviluppo portuale su tutti i settori di attività correlati allo stesso e di apprezzarlo anche in funzione degli ingenti investimenti che richiede. A tal fine, l'analisi ricostruirà la matrice input-output per le attività portuali genovesi e l'impatto socio economico delle stesse al variare della domanda finale dei servizi facenti capo al porto di Genova

2.2 La politica europea nel settore portuale

La pianificazione portuale del prossimo triennio si confronterà con la nuova programmazione finanziaria europea 2014 – 2020, articolata nei diversi programmi e politiche di intervento dell'Unione (TEN-T, CEF, Orizzonte 2020, FESR).

L'attività fino ad oggi svolta da Autorità portuale nell'ambito della programmazione finanziaria 2007 – 2013 si è idealmente conclusa con il co-finanziamento di circa 4 milioni di euro ottenuto dall'Unione Europea per le opere di ampliamento e rinnovamento del terminal Ronco - Canepa e per il rinnovamento delle pavimentazioni e degli impianti tecnologici e ferroviari del bacino di Sampierdarena.

Il progetto, di tipo infrastrutturale, che si completerà nell'arco dei prossimi tre anni, va infatti a completare il quadro dei più recenti co-finanziamenti europei ottenuti dal Porto di Genova, ben diversificati tra infrastrutture, servizi ed analisi fattibilità al servizio della crescita del porto, nell'ottica del rafforzamento del legame tra componente infrastrutturale e componente di servizio, che è fondamentale per promuovere l'interoperabilità e l'impiego ottimale dei diversi modi di trasporto.

Oltre al valore economico dei fondi resi disponibili per il porto di Genova, gli sforzi compiuti hanno consentito allo scalo genovese, inserito nella "rete centrale" del sistema di trasporto trans-europeo, quale nodo del Corridoio Genova – Rotterdam (oggi ri-nominato Rhine-Alpine) e, al contempo, quale porta di accesso all'Europa dal Mediterraneo, di consolidare la propria posizione di porto promotore dell'integrazione euro-mediterranea.

In prospettiva, i finanziamenti già ad oggi attratti sullo scalo genovese e la concentrazione della nuova dotazione finanziaria sulla rete centrale TEN-T, moltiplicheranno, anche attraverso gli strumenti di finanziamento previsti dalla nuova programmazione europea 2014 – 2020 (pari a 26 miliardi di euro, il triplo rispetto al periodo finanziario precedente), le opportunità di usufruire di nuovi fondi europei per la crescita infrastrutturale, per i servizi portuali e per la ricerca e sviluppo del porto di Genova, con l'obiettivo di contribuire a rafforzare la posizione competitiva del complessivo sistema logistico e portuale che fa capo allo scalo genovese, anche nella prospettiva di costruzione dei sistemi logistici integrati.

La rete centrale dell'Unione Europea



Fonte: Commissione Europea.

Le opportunità di co-finanziamento offerte saranno da cogliere riguardando altresì la creazione, insieme a Regione Liguria e alle altre regioni italiane ed europee attraversate dal Corridoio, di un modello di governance del Corridoio, con il quale confrontarsi anche in sede di preparazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

In questo contesto, particolare attenzione sarà dedicata al monitoraggio dei programmi e dei bandi attraverso i quali finanziare gli studi propedeutici alla

realizzazione e gli interventi infrastrutturali di Piano Regolatore focalizzandosi, nell'ambito delle fasi già in corso relative allo sviluppo progettuale, sugli interventi urgenti relativi al sistema dei nuovi accessi al bacino di Sampierdarena.

Con riferimento ai progetti in via di completamento, entro la fine del 2013 si chiuderà il progetto MoS 24 - *ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS*, di cui Autorità portuale di Genova è capofila, finanziato su fondi del Programma TEN-T dedicato allo sviluppo e implementazione della rete comunitaria di infrastrutture di trasporto.

I risultati del progetto hanno evidenziato la necessità di coordinamento ed interconnessione tra i sistemi ICT che operano sul lato sud del Corridoio Genova – Rotterdam, integrazione che si traduce poi, concretamente, nella possibilità di offrire servizi intermodali ed interoperabili.

L'inserimento del MoS 24 nella piattaforma UIRNET, già operativa, consentirà agli operatori interessati di usufruire di servizi di pianificazione, di prenotazione del viaggio merce e di tracciamento del carico in un trasporto intermodale attraverso il Porto di Genova anche al di fuori del territorio nazionale.

Inoltre, le attività di progetto hanno contribuito a promuovere il dialogo e lo scambio di informazioni con altri cluster portuali, sempre in un ambiente ICT interoperabile. In particolare, si sta avviando una nuova iniziativa progettuale con il cluster del porto di Amburgo, la quale si propone, tra l'altro, di valorizzare ed estendere i risultati ottenuti attraverso il MoS 24, anche in chiave di sviluppo di un modello di governance condiviso tra Nordeuropa e Mediterraneo.

Nei più recenti incontri di Autorità portuale con i referenti di Commissione Europea è stata ribadita la centralità e strategicità di un modello coordinato, standardizzato e interoperabile che, a partire dal Bacino del Mediterraneo, possa dialogare con i sistemi nordeuropei e extracomunitari.

L'utilizzo degli strumenti messi a disposizione dai programmi europei per fornire un contributo allo sviluppo di un modello di governance condiviso da diverse realtà portuali europee si rivelerà più efficace in presenza di un rafforzamento del ruolo di Autorità portuale nella promozione dei sistemi logistici integrati, come previsto dagli recenti sviluppi del quadro normativo italiano in materia.

Inoltre, la capacità che il Porto di Genova ha dimostrato nell'attrarre, nelle iniziative progettuali avviate, anche alcuni importanti caricatori ed operatori logistici internazionali, permette allo scalo genovese di tradurre la progettualità europea in

attività e risultati da porre concretamente al servizio dell'operatività portuale e del sistema logistico facente capo al porto.

Nel 2014 si concluderanno anche le attività del Progetto CODE24, che 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.

Di particolare rilievo i risultati ottenuti dal consorzio internazionale nell'ambito delle analisi economiche e di censimento delle strozzature esistenti e di presentazione degli interventi volti a risolverle.

Nell'ultima fase di sviluppo del progetto, il consorzio perfezionerà i potenziali scenari di sviluppo infrastrutturale e territoriale del Corridoio, le analisi al servizio del miglior sfruttamento delle infrastrutture ferroviarie presenti e future per il trasporto di merci e di passeggeri.

Nell'ambito delle attività avviate attraverso il Progetto CODE 24, Autorità portuale ha aderito, per i prossimi due anni, al 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.

Sempre nell'ottica di rafforzare il presidio sul Corridoio transeuropeo, Autorità portuale di Genova partecipa, in qualità di membro del Gruppo Consultivo Terminal, alle attività del Gruppo Europeo di Interesse Economico "Corridor Rotterdam – Genoa" istituito ai sensi del Regolamento Ue 913/2010, relativo alla rete ferroviaria europea per il trasporto merci. Il Regolamento ha lo scopo di stabilire le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per il trasporto merci, tra cui il Corridoio Genova - Rotterdam.

Il Regolamento prevede la costituzione di un Comitato Esecutivo, rappresentato dagli Stati membri, e di un Comitato di Gestione, composto dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria e costituito, nel caso del Corridoio Genova - Rotterdam sotto forma di Gruppo Europeo di Interesse Economico, come sopra individuato. Il Comitato si avvale di due gruppi consultivi: il primo composto dai gestori e proprietari dei terminal localizzati lungo il Corridoio e il secondo dalle imprese ferroviarie.

Insieme ad Autorità portuale di Genova, sono ad oggi membri del Gruppo Consultivo Terminal: ECT, Pernis Combi Terminal, Port of Rotterdam, Port of

Amsterdam, Logistics in Wallonia, Interferryboats, Port of Antwerp, Alfa Port, Port Authority Zeebrugge, APZI, Ambrogio, DUSS mbH, Duisport AG, KTL GmbH, Swissterminal, SBB Cargo, Schweizer Rheinhäfen, Contargo, Hupac S.A., C.I.M Spa.

Con riferimento al Programma di cooperazione transfrontaliera Italia – Francia “Marittimo” 2007 – 2013, Autorità portuale di Genova ha siglato una convenzione con il Comune di Genova per fornire il proprio supporto nell’ambito del Progetto LOSE (Logistica e sicurezza del trasporto delle merci).

L’attività svolta da Autorità portuale nell’ambito della convenzione richiama anche alcuni dei risultati conseguiti dal progetto LOSAMEDCHEM, completato nell’anno in corso, con particolare riguardo alle attività preliminari di progettazione di una corsia info-telematica preferenziale per il traffico delle merci chimiche pericolose. Attraverso l’interfacciamento dei diversi sistemi informatici che gestiscono tale traffico, la corsia telematica favorirà un migliore e più sicuro flusso di questa tipologia di merce attraverso lo scalo genovese.

Nell’anno in corso si concluderanno anche le attività legate al progetto TIGER DEMO, volto a favorire, anche per quanto riguarda il porto di Genova, l’inoltro/ricezione dei flussi di traffico via ferrovia ed a promuovere una ripartizione modale più sostenibile ed una migliore integrazione logistica, così come stabilito dagli obiettivi di politica comunitaria dei trasporti.

A partire dal 2014 i progetti di ricerca ed innovazione saranno finanziati attraverso il programma Orizzonte 2020, che andrà a sostituire l’attuale Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo Tecnologico e costituirà quindi l’ambito all’interno del quale sviluppare iniziative di ricerca e sviluppo applicate al settore portuale e marittimo.

Nell’ambito della futura programmazione finanziaria UE, particolare attenzione verrà dedicata alla sostenibilità ambientale della filiera logistica ed alle politiche di incentivazione all’uso di combustibili a basse emissioni, a seguito della prossima attuazione dell’allegato VI della convenzione MARPOL.

Nell’area del Baltico (e in altre zone SECA) l’uso di combustibile con un tenore massimo di zolfo dello 0,1% sarà obbligatorio a partire dal 2015.

Ciò imporrà ad Autorità portuale di iniziare ad approfondire e progettare, anche attraverso idonee forme di supporto finanziario rese disponibili dall’Unione

Europea, scenari e soluzioni per l'utilizzo di combustibili alternativi, quali, in particolare il gas naturale liquefatto (LNG).

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

Come già rappresentato nel precedente documento di programmazione in tema di strategie finalizzate allo sviluppo dei sistemi logistici integrati, l'Autorità Portuale di Genova, in collaborazione con gli attori pubblici e privati coinvolti, si pone come obiettivo la pianificazione di interventi/azioni finalizzati a:

- rendere più efficiente ed efficace la gestione dei flussi in arrivo e in partenza dal Porto di Genova attraverso opportuni interventi organizzativi;
- sviluppare la modalità ferroviaria a supporto delle strategie di crescita dei traffici;
- sviluppare opportuni layout e azioni volti ad armonizzare gli interventi infrastrutturali portuali con il sistema logistico di collegamento.

Come più volte ricordato, il settore della logistica e del trasporto è in continua evoluzione e gli elementi infrastrutturali e organizzativi che lo compongono devono poter rappresentare gli assi portanti sui quali lavorare per garantire agli utilizzatori servizi efficienti e di qualità.

Per questa ragione i punti chiave che sono oggetto della programmazione riguardano:

- a. lo sviluppo dei sistemi logistici integrati;
- b. l'interoperabilità lungo la catena logistica che fa capo al porto;
- c. le soluzioni per il trasporto ferroviario e l'intermodalità.

I sistemi logistici integrati

Per quanto concerne il primo punto la necessità di pensare allo sviluppo del porto di Genova in termini di sistemi logistici integrati, promossa anche dall'art. 46 della legge 214/2011, nasce dal fatto che la competitività di un porto come collettore di risorse e attività è sempre più strettamente connessa all'esistenza di collegamenti efficienti ed efficaci con i mercati e i sistemi economici di riferimento.

L'efficienza e l'efficacia dei collegamenti dipendono non solo dalla rete infrastrutturale ma anche e soprattutto da elementi organizzativi e tecnologico/informativi la cui strategicità risulta sempre più evidente.

A tale riguardo l’Autorità Portuale di Genova ha già evidenziato, in sede di predisposizione delle linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale, come in questo momento si apra una nuova fase di pianificazione dello sviluppo portuale che richiede una gestione di sistema, un’integrazione infrastrutturale e organizzativa dei nodi logistici, nonché un ampliamento dei confini geografici di riferimento sia alla macro regione del Nord Italia sia alle direttrici dei grandi corridoi europei. Ciò con profonde implicazioni anche in relazione ai soggetti coinvolti o potenzialmente interessati alle attività che gravitano intorno allo scalo portuale, da tenere in considerazione anche nell’attività di pianificazione.

Autorità Portuale di Genova, in questo contesto, sta portando avanti un percorso di confronto e collaborazione con i territori di riferimento e con i suddetti soggetti. Tale percorso è finalizzato da un lato a creare corridoi informativi tra il porto e i terminal interni al fine di fluidificare le procedure di controllo e permettere il tracciamento dei flussi di traffico, e dall’altro è volto a promuovere e finanziare interventi per lo sviluppo dell’intermodalità ferro-gomma.

Tali iniziative si sviluppano pertanto sia su un filone tecnico-operativo volto a migliorare l’interoperatività dei sistemi informativi a supporto della logistica nei diversi terminal (portuali e interni), sia su un filone istituzionale e di governance finalizzato a una pianificazione integrata e a una cooperazione territoriale, anche tramite l’armonizzazione e l’integrazione di servizi e procedure.

Nell’ambito delle attività finalizzate a promuovere i sistemi logistici integrati e a ragionare in un’ottica di pianificazione allargata con soggetti pubblico/istituzionali e di integrazione operativa con soggetti privati o misti, sono già stati avviati tavoli di lavoro con i soggetti rappresentati nella tabella che segue.

Tavoli di lavoro avviati

Soggetti pubblici/istituzionali	Soggetti privati o misti
Provincia di Piacenza e Regione Emilia Romagna (Protocollo di Intesa)	CIM-Interporto
Provincia di Novara	Polo logistico di Padova
Regione Lombardia	Rivalta Terminal Europa
Agenzia delle Dogane	FIAT
	Ikea
	Hupac

Tale quadro non esaurisce il sistema di relazioni che l'Ente intende promuovere e consolidare nel breve-medio termine e che è anche finalizzato ad analizzare in maggiore dettaglio i driver della domanda di trasporto. A questo proposito occorre richiamare la collaborazione attiva con il SiTi di Torino (Sistemi Territoriali per l'Innovazione) che si concentra proprio sull'approfondimento delle tematiche dell'intermodalità e della logistica che fanno capo al porto di Genova.

In sintesi il filo conduttore è rappresentato dall'esigenza di definire il "sistema" porto di Genova/ambiti retroportuali/basi logistiche di riferimento quale contesto all'interno del quale poter calare alcuni temi particolarmente rilevanti nelle prospettive di sviluppo portuale.

Sotto questo profilo, la costruzione dei sistemi logistici integrati si traduce quindi nell'assumere un più efficace ruolo di iniziativa nei confronti delle diverse amministrazioni coinvolte nei programmi di sviluppo del porto di Genova e, contestualmente, nell'innalzare il livello degli strumenti di cooperazione da porre al servizio dei mercati di riferimento. Ciò avendo a riguardo lo sviluppo della modalità ferroviaria e di azioni strategiche verso il settore della logistica, al fine di consolidare le relazioni più significative per migliorare l'intermodalità ferro-gomma.

Le attività connesse alla costruzione dei sistemi logistici integrati rappresentano inoltre lo strumento attraverso il quale avanzare nuovi approcci tecnico-economici-normativi per favorire lo sviluppo della modalità ferroviaria e l'intermodalità, nonché lo strumento attraverso il quale individuare nuovi e più articolati metodi di coinvolgimento del gestore della Rete Ferroviaria e, se del caso, delle imprese ferroviarie, al fine di migliorare le relazioni tra il porto di Genova e le realtà retroportuali di riferimento.

Si è già detto che questo approccio rappresenta un elemento costitutivo delle linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale, da utilizzare per esercitare le funzioni di indirizzo e coordinamento di nodi logistici complessi e più articolati rispetto alla dimensione strettamente portuale. Ancora più importante è il fatto di attribuire un rilievo strategico a tale strumentazione anche come stimolo per la promozione di un nuovo modello di governo del sistema logistico e trasportistico nazionale.

In questa prospettiva, l'Autorità Portuale deve poter rappresentare un Ente forte, rappresentativo e quindi dotato di funzioni di guida/indirizzo di sistemi produttivi complessi ed estremamente rilevanti nelle prospettive di crescita del sistema paese. Per poter esprimere la rappresentatività di un sistema produttivo complesso

L'Autorità Portuale deve quindi poter operare su contesti sufficientemente articolati sia dal punto di vista degli operatori economici e sociali coinvolti nella sua azione sia sotto il profilo della dimensione territoriale ed infrastrutturale da prendere a riferimento; ciò anche per rappresentare una massa critica sufficientemente adeguata rispetto all'esercizio di più evolute funzioni di indirizzo e coordinamento del contesto produttivo di riferimento.

L'esperienza maturata in questo periodo ha peraltro evidenziato notevoli criticità "di sistema" sostanzialmente connesse a un impianto normativo che risulta fortemente squilibrato rispetto all'insieme degli strumenti di lavoro che l'Autorità Portuale di Genova è in grado di porre al servizio dei nuovi compiti individuati all'art. 46. E' inoltre rilevante il fatto che si intenda utilizzare tale approccio quale elemento che, pur nel contesto delle più generali difficoltà nelle quali si opera, concorre ad identificare un processo di evoluzione/rafforzamento del ruolo dell'Autorità Portuale.

Da questo punto di vista rilevano due aspetti essenziali. Come accennato, la costituzione dei sistemi integrati va letta in maniera coordinata ed integrata rispetto al previsto rafforzamento delle funzioni di indirizzo e di coordinamento che Autorità Portuale esercita, attraverso l'introduzione di più pregnanti strumenti operativi da porre al servizio di tali funzioni. A tal proposito, nel ruolo di indirizzo e coordinamento svolto anche nei confronti di altri enti/organismi pubblici, l'Autorità Portuale deve poter incidere in termini effettivi sulle modalità di erogazione di alcune fondamentali operazioni/attività all'interno del porto.

Si pone inoltre l'esigenza di rimuovere gli ostacoli alla piena attuazione delle indicazioni già contenute nella legge 84/94 secondo cui le Autorità Portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

L'esigenza dell'estensione del ruolo dell'Autorità Portuale oltre i confini strettamente portuali va quindi colta sia in termini di approccio alle nuove tematiche di governance che ciò comporta, sia in termini di nuovi strumenti da porre al servizio degli interventi infrastrutturali che, in concorso con l'iniziativa privata, sono associati a questa nuova dimensione.

L'interoperabilità lungo la catena logistica

Il precedente POT partiva dal presupposto essenziale che organizzazione, tecnologia e nuove infrastrutture, anche informative, rappresentano oggi elementi cardine per la competitività del nostro porto. Ciò partendo dal consistente bagaglio del quale, soprattutto dal punto di vista organizzativo e tecnologico, già in oggi si dispone. Da questo punto di vista il lavoro svolto si è mosso secondo due direttrici di intervento:

1. Il ruolo di oggettivo stimolo che Autorità Portuale può esprimere nella costituzione di un tavolo nazionale partecipato dal Ministero delle Infrastrutture, dal Comando delle Capitanerie di Porto, dalla Direzione Centrale dell'Agenzia delle Dogane, da RFI e da UIRNet, nel quale impostare il tema dell'interoperatività tra i diversi sistemi che concorrono al miglior funzionamento della portualità. Tale proposta deriva dal fatto che la razionalizzazione e l'ottimizzazione del sistema logistico/trasportistico nazionale passano necessariamente attraverso una qualificazione delle relazioni organizzative, tecniche e tecnologiche, delle diverse Amministrazioni che concorrono al suo funzionamento. Irrobustire il ruolo di Autorità Portuale significa implicitamente assumere un principio di interoperatività tra le pubbliche amministrazioni che concorrono al funzionamento del sistema logistico trasportistico: tutti i temi di organizzazione generale sui quali il porto di Genova, come dettagliato in seguito, è al momento impegnato (sportello unico doganale, preclearing, corridoi doganali semplificati, sistemi logistici integrati, sportello marittimo) passano attraverso l'individuazione di soluzioni appropriate a questo tema.

Dialogo dei sistemi informativi



2. In connessione a quanto enunciato al punto precedente, l'avvio della sperimentazione di moduli *informativi* idonei a rafforzare le relazioni con le diverse basi logistiche /interporti con le quali gli operatori del porto di Genova intrattengono (ed ambiscono a intrattenere) rapporti operativi. Tale proposta discende dal fatto 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.

A ciò va aggiunta, anche in chiave di relazioni con la Commissione Europea, la crescente consapevolezza della necessità di proporre l'immagine di un porto pienamente coerente con le aspettative che la Commissione nutre sul tema dell'armonizzazione e del potenziamento dei servizi da assicurare nel processo di costruzione dei corridoi transeuropei.

Sotto il primo profilo, è già stata definita, d'intesa con le associazioni degli operatori maggiormente coinvolti, la proposta di un modello di riferimento sull'interoperabilità tra il sistema telematico portuale del porto di Genova e il sistema telematico nazionale dell'Autorità Marittima denominato Port Management Information System (PMIS).

La proposta, oltre a rappresentare un elemento determinante nel completamento della piattaforma telematica portuale in vista della definitiva entrata in vigore della Direttiva 65/2010 e della L.221/2012 (che come noto innovano profondamente formalità e documentazione di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri) costituisce un elemento di consistente miglioramento del ciclo produttivo degli operatori. Il modello consentirebbe infatti di gestire in un ambiente tecnologico omogeneo una notevole mole di procedure rilevanti sia dal punto di vista marittimo che terrestre, configurando la vera e propria realizzazione di uno "sportello unificato marittimo portuale".

Tale proposta è conseguente al ruolo particolarmente significativo che gli operatori del porto di Genova hanno avuto nelle relazioni con Capitaneria di Porto, sia a livello locale che nazionale per supportare l'entrata in esercizio del PMIS. Sulla base degli elementi istruttori maturati negli ultimi mesi di lavoro, si ritiene che il nuovo sistema di interscambio documenti (particolarmente rilevante nell'ulteriore

affinamento del ciclo documentale delle merci pericolose) possa andare a regime entro il prossimo anno. Questo consente di poter trarre con ragionevole tranquillità le scadenze che il porto dovrà, come accennato, affrontare nel corso del 2015.

Dal punto di vista doganale, è stato concluso il prolungato iter preparatorio dello sportello unico doganale per il quale Autorità Portuale è ormai in attesa dei provvedimenti attuativi da porre in essere da parte della Direzione Regionale dell'Agenzia. Come già rappresentato alla stessa Agenzia, ulteriori elementi di ottimizzazione del ciclo dei controlli nel porto, saranno valutati successivamente al funzionamento a regime dello schema procedurale e tecnologico previsto dal DPCM 242/2010.

Le aspettative che gli operatori nutrono su questo punto non meritano ulteriori sottolineature. I recenti incontri che sono stati organizzati su sollecitazione degli operatori che gravitano su basi logistiche esterne al porto di Genova, coinvolgendo le diverse strutture doganali competenti per territorio, confermano la grande attenzione su un argomento vissuto come un'innovazione strategica. Anche sotto questo profilo, si ritiene che nel prossimo anno potrà essere conseguito un sostanziale salto di qualità nel ciclo dei controlli all'interno del porto.

Tale intervento sarà contestualizzato, sulla base delle intese intervenute con l'Agenzia e la stessa Capitaneria di Porto, rispetto al definitivo avvio delle procedure di preclearing (nella sua accezione di sdoganamento in mare) la cui tempistica operativa si avvale, come noto, della capacità di monitoraggio offerta dalla Capitaneria di Porto attraverso il VTS.

E' evidente che il definitivo consolidamento degli strumenti di lavoro appena elencati rappresenta un elemento costitutivo per la strategia di intervento che Autorità Portuale sta elaborando in materia di sistemi logistici integrati: gli elementi di complessiva velocizzazione del ciclo che ne derivano esplicano infatti i loro effetti ottimali in una dimensione ben più ampia di quella strettamente portuale ed in una logica nella quale la regia di sistema ne rappresenta uno degli elementi più qualificanti.

In questo quadro, tenuto conto della capacità di monitoraggio che è stata sviluppata per la merce in transito nell'ambito portuale genovese e dello sviluppo delle relazioni con Agenzia delle Dogane e Capitaneria, avuto inoltre riguardo al livello di integrazione sviluppato con il sistema di gestione della piattaforma logistica nazionale, il porto di Genova si candida a rappresentare uno dei primi nodi

logistici complessi all'interno dei quali sperimentare corridoi doganali sicuri con le strutture retroportuali/basi logistiche di interesse (sia per la componente ferroviaria che stradale). In questa chiave, un ottimo terreno di sperimentazione potrà essere rappresentato, sulla base delle indicazioni che verranno a riguardo formulate dai diversi Enti interessati, dal ruolo da assumere nell'ambito dei traffici merci potenzialmente indotti dall'evento espositivo del 2015.

Sotto il secondo profilo, sono state avviate intense collaborazioni con i bacini regionali di riferimento del porto di Genova (Interporto Padova, Novara, base logistica di Piacenza –per citare alcune tra le esperienze più avanzate) per iniziare a verificare le concrete modalità di attuazione dell'art 46 della legge 214/2011.

Attraverso tali iniziative è stato avviato un processo di riconfigurazione del ciclo informativo/documentale tra il porto di Genova e le strutture retroportuali di riferimento a valere sia sul versante stradale che ferroviario; tale lavoro tiene ovviamente conto anche del contributo che può essere fornito dal sistema di gestione della piattaforma logistica nazionale che a sua volta è stata oggetto di specifico intervento normativo attraverso l'art. 61 bis della legge 27/2012 e sua decretazione attuativa.

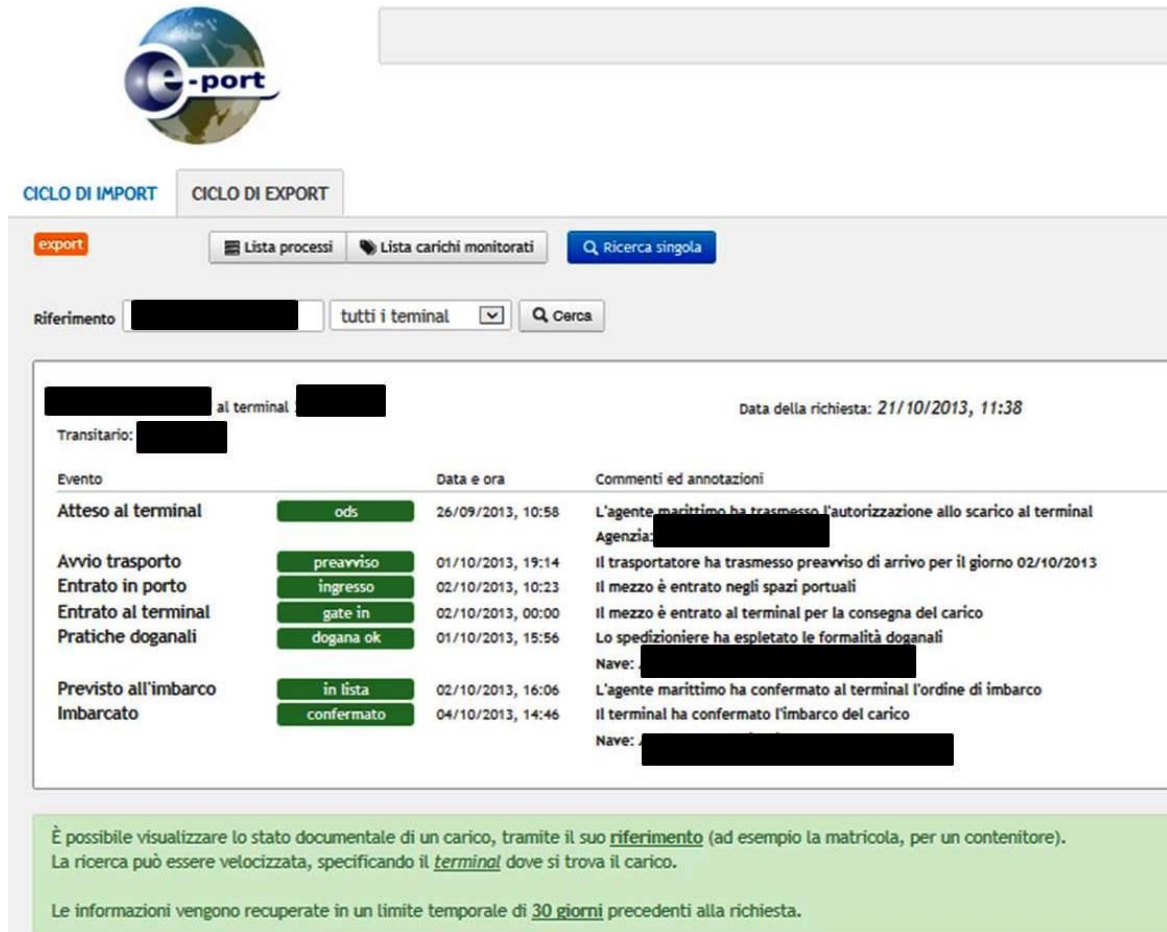
Uno degli aspetti particolarmente curati in questa fase di lavoro, anche sulla base di elementi di criticità emersi nel recente passato, riguarda l'implementazione di strumenti in grado di assicurare agli utenti finali del porto una complessiva trasparenza e leggibilità dei più significativi elementi del flusso operativo riguardanti il porto di Genova, in relazione ai diversi operatori interessati. Ciò quale presupposto per più evolute forme di integrazione con le informazioni provenienti dal processo doganale (istituendo portale per l'interoperatività) e dallo sportello marittimo (per la componente riferita alle informazioni della Capitaneria di Porto).

Dai riscontri avuti dagli operatori appartenenti alle basi logistiche che intrattengono relazioni con il porto di Genova, si tratta di strumenti estremamente interessanti che rispondono a esigenze avvertite come urgenti nella gestione dell'ultimo miglio del ciclo trasportistico e che più di altri strumenti danno concreta espressione al concetto di sistema che si sta perseguendo.

Attraverso gli strumenti elaborati Autorità Portuale è in grado di rispondere alle questioni poste dagli operatori accreditati a interrogare il sistema telematico portuale fornendo una dettagliata informativa sulla merce in transito sia per il traffico di importazione (partendo dal MMA sino al gate out dai varchi portuali) che

per quello di esportazione (partendo dall'ordine di scarico della merce sino all'avvenuto imbarco). Si tratta di informazioni di sintesi che conseguono alle molteplici relazioni che gli operatori del porto sviluppano attraverso l'infrastruttura telematica portuale e che potenzialmente possono essere di supporto a un organico processo di costruzione dei sistemi logistici integrati.

E-Port - Tracciato - Processo di esportazione



e-port

CICLO DI IMPORT CICLO DI EXPORT

export Lista processi Lista carichi monitorati Ricerca singola

Riferimento: [redacted] tutti i terminal Cerca

[redacted] al terminal [redacted] Data della richiesta: 21/10/2013, 11:38

Transitario: [redacted]

Evento		Data e ora	Commenti ed annotazioni
Atteso al terminal	ods	26/09/2013, 10:58	L'agente marittimo ha trasmesso l'autorizzazione allo scarico al terminal Agenzia: [redacted]
Avvio trasporto	preavviso	01/10/2013, 19:14	Il trasportatore ha trasmesso preavviso di arrivo per il giorno 02/10/2013
Entrato in porto	ingresso	02/10/2013, 10:23	il mezzo è entrato negli spazi portuali
Entrato al terminal	gate in	02/10/2013, 00:00	il mezzo è entrato al terminal per la consegna del carico
Pratiche doganali	dogana ok	01/10/2013, 15:56	Lo spedizioniere ha espletato le formalità doganali Nave: [redacted]
Previsto all'imbarco	in lista	02/10/2013, 16:06	L'agente marittimo ha confermato al terminal l'ordine di imbarco
Imbarcato	confermato	04/10/2013, 14:46	il terminal ha confermato l'imbarco del carico Nave: [redacted]

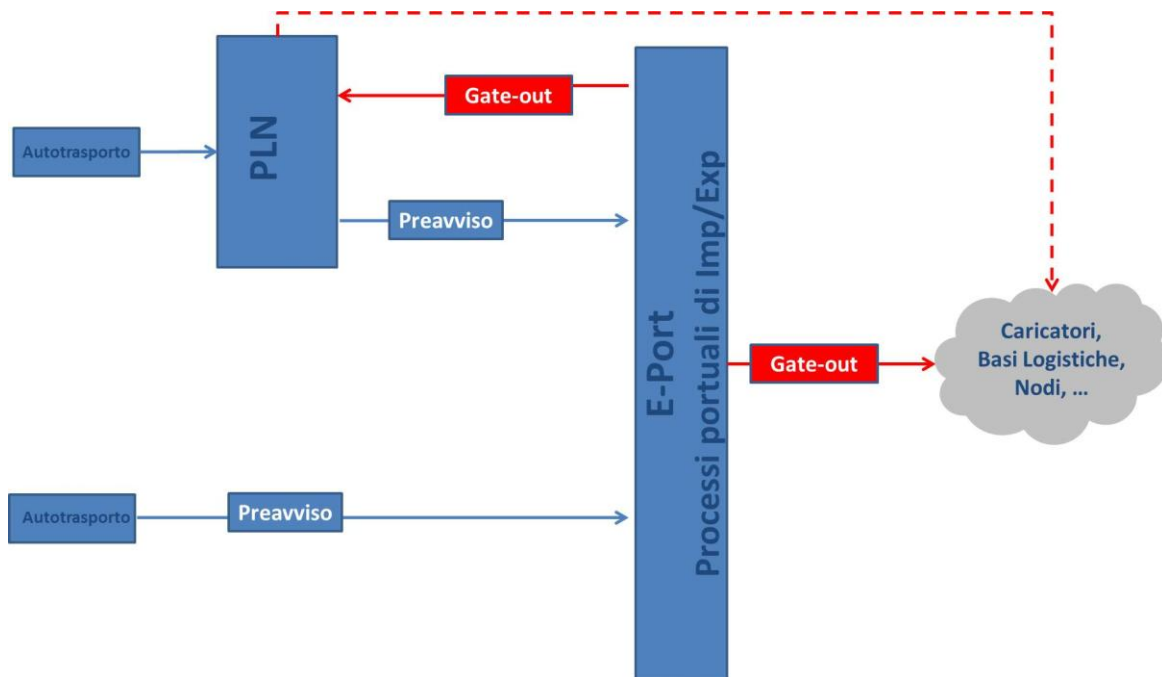
È possibile visualizzare lo stato documentale di un carico, tramite il suo riferimento (ad esempio la matricola, per un contenitore).
La ricerca può essere velocizzata, specificando il terminal dove si trova il carico.

Le informazioni vengono recuperate in un limite temporale di 30 giorni precedenti alla richiesta.

Fonte: Autorità Portuale di Genova

In termini del tutto analoghi si pone l'approccio seguito per il traffico camionistico: il livello delle relazioni sviluppate con il sistema di gestione della piattaforma logistica nazionale consente di inserire le informazioni del traffico in avvicinamento nel porto di Genova in termini coerenti, omogenei e contestuali rispetto alle informazioni da assicurare per le ulteriori destinazioni appartenenti alla piattaforma logistica nazionale.

Sistema di preavviso per l'autotrasporto



Sotto il profilo comunitario, i progetti che si stanno sviluppando per la componente software dei corridoi transeuropei (MOS 24) sono di fondamentale importanza in quanto elemento essenziale per verificare, anche dal punto di vista in esame, la rilevanza e la consistenza del lavoro sviluppato; ciò in termini di approntamento di concreti strumenti di confronto con altri contesti organizzativi istituzionali e normativi (principalmente riferibili al ruolo delle Autorità Portuali) e per verificare se le scelte tecnologiche effettuate possono rappresentare strumenti di interoperatività condivisibili nel contesto di Corridoio.

Il lavoro sviluppato con alcuni operatori di rilievo internazionale (ad esempio, Hupac e Captrain) sta consentendo ad Autorità Portuale di tradurre condivisi obiettivi di interoperatività di sistema (tra piattaforme pubbliche e private) in concreti servizi a favore del ciclo intermodale.

La possibilità di sperimentare strumenti di booking e planning con soggetti operanti nel trasporto intermodale sta offrendo anche una significativa esperienza in termini di concreto confronto tra il ruolo che svolgono le Autorità Portuali operanti sul Corridoio Genova Rotterdam.

Sul punto si ritiene di aver acquisito un consistente bagaglio di credibilità nei confronti della Commissione Europea.

Schema di funzionamento della piattaforma del MOS 24



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Le soluzioni per il trasporto ferroviario e l'intermodalità.

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

In generale, si ritiene necessario e urgente assumere, per quanto di competenza e in coerenza con le strategie di sviluppo delineate dall'Ente, decisioni tecnico operative inerenti il trasporto ferroviario che ne migliorino funzionalità e sicurezza con possibili benefici economico-produttivi.

La metodologia di intervento e le collaborazioni attivate sia con Rete Ferroviaria Italiana sia con altri attori coinvolti nel trasporto, rappresentano un valido riferimento per:

- una più puntuale individuazione degli interventi di carattere organizzativo/informativo e di ottimizzazione infrastrutturale da porre al servizio del progressivo avanzamento dei progetti riguardanti la rete ferroviaria che fa capo al porto di Genova e 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 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 di migliorare le relazioni tra il porto di Genova e le realtà retroportuali di riferimento.

Tuttavia, la complessità del sistema e la relativa articolazione infrastrutturale e organizzativa inducono la necessità di individuare un insieme di interventi e/o azioni che attengono più specificamente:

- 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 dei trasporti e in particolare la vezione ferroviaria;
- il tema del cosiddetto "ultimo miglio".

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.

Oggi il porto di Genova, fa registrare (rispetto al suo traffico complessivo) un modal split di cui alla tabella seguente.

Modal split traffici porto di Genova - 2012

% strada-rotaia* **86% - 14%**

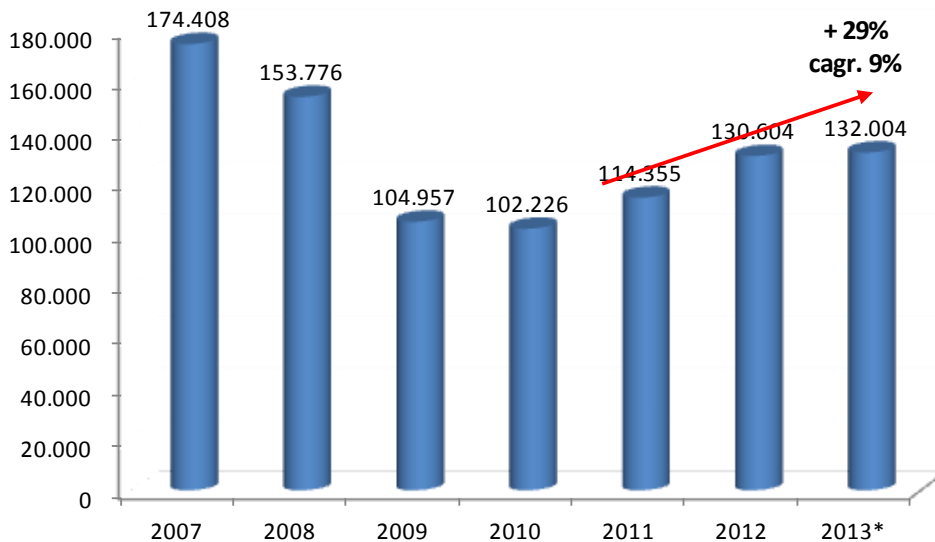
n. treni / giorno	37
n. mezzi / giorno	4.000

(*) escluso transhipment

Fonte: rielaborazioni su dati Fuorimuro e Autorità Portuale di Genova

Per quanto concerne l'andamento del trasporto ferroviario nello scalo genovese, come si evince dal grafico seguente, dopo una forte contrazione tra il 2009 e il 2010 (-33%) strettamente legata sia alla crisi economica sia alla procedura di assegnazione del servizio di manovra, nel successivo triennio i carri carichi in arrivo e partenza dallo scalo sono tornati a crescere, con un incremento pari a circa il 29% rispetto al punto di minimo del 2010 (tasso medio annuo di crescita negli ultimi 3 anni del 9%).

Andamento carri carichi porto di Genova



*previsione – Fonte: Fuorimuro S.r.l.

Come è noto oggi le principali O/D ferroviarie del porto di Genova si articolano nelle regioni dell'Italia settentrionale con una più forte concentrazione nell'area

milanese, che rappresenta il principale mercato del porto di Genova, seguita da Padova, Rubiera e Dinazzano che, per tipologia di merce e distanze, rappresentano naturali punti di generazione di traffico via ferro.

O/D ferroviarie del porto di Genova (2012)

<i>Terminal interni</i>	<i>Peso %</i>
<i>Milano Smistamento</i>	<i>24%</i>
<i>Padova</i>	<i>15%</i>
<i>Rubiera</i>	<i>11%</i>
<i>Dinazzano</i>	<i>10%</i>
<i>Melzo</i>	<i>10%</i>
<i>Rivalta Scrivia</i>	<i>9%</i>
<i>Treccate</i>	<i>6%</i>
<i>Brescia</i>	<i>4%</i>
<i>Vicenza</i>	<i>4%</i>
<i>Vittuone</i>	<i>3%</i>

Fonte: dati Fuorimuro

Per quanto concerne l'area portuale un primo punto importante è rappresentato dall'avanzamento dei lavori sulla rete che, accompagnando lo sviluppo dell'offerta lato mare, dovrà consolidare entro il 2015-2016 uno scenario in grado di rispondere più efficacemente alle esigenze manifestate dalla domanda di trasporto.

In linea generale, gli obiettivi che Autorità Portuale di Genova si pone sono riassunti nella tabella seguente.

Obiettivi di Autorità Portuale per il trasporto ferroviario

Polo di Voltri	implementazione del sistema ferroviario interno in connessione con il parco A/P inserito nel progetto Nodo di Genova che permetterà formazione e gestione di treni con caratteristiche maggiormente in linea rispetto al modulo europeo (lunghezza superiore ai 600 metri)
Bacino di Sampierdarena	riduzione al minimo delle attività di manovra attraverso sviluppo di elettrificazione fino alla radice dei principali punti di adduzione ferroviaria
	miglioramento delle connessioni tra il parco del Campasso e il nuovo compendio Sanità-Bettolo (Galleria Molo Nuovo-Parco Rugna e

	elettrificazione)
	massimizzazione della capacità del nuovo compendio Ronco-Canepa-Libia (lunghezza parchi e interconnessioni con rete) nonché dei terminali multipurpose anche attraverso parco Fuorimuro
Introduzione di innovazioni normative per la formazione e verifica dei treni all'interno delle aree operative	
Investimenti su sistemi informativi finalizzati alla velocizzazione delle procedure connesse al trasporto ferroviario	

Tali obiettivi sono riconducibili in parte alla realizzazione degli interventi meglio descritti nel piano triennale delle opere e hanno richiesto specifici approfondimenti con RFI per il necessario coordinamento con i lavori in corso sul nodo di Genova.

In particolare, per quanto concerne il bacino di Sampierdarena, caratterizzato da una più elevata complessità organizzativa rispetto al polo di Voltri, nel corso del 2014 saranno appaltati e avviati i lavori di ristrutturazione della parte di Galleria verso il parco del Campasso, di esclusivo uso portuale, fino all'incrocio con la linea verso Santa Limbania.

Il modello di circolazione, attualmente in corso di definizione da parte di APGE e RFI, consentirà una migliore gestione sia nella fase transitoria corrispondente alla chiusura per lavori dello scalo arrivi e partenze di Sampierdarena Forni sia in quella definitiva corrispondente ad un modello di "separazione" dei flussi tra Rugna-Bettolo/Campasso e Bacino Fuorimuro/Sampierdarena Forni.

Per quanto concerne invece la realizzazione del nuovo raccordo ferroviario dedicato al terminal contenitori di Voltri sono in corso approfondimenti volti alla definizione del layout ferroviario ottimale anche in relazione allo sviluppo del progetto del nuovo viadotto stradale e del nuovo parco arrivi e partenze. In ogni caso è intendimento di Autorità Portuale procedere, entro marzo/aprile del prossimo anno, ad un aggiornamento del piano triennale e all'inserimento degli interventi infrastrutturali necessari a potenziare il sistema di adduzione ferroviaria al polo di Voltri.

Tra gli obiettivi di Autorità Portuale rientra inoltre il tema delle innovazioni normative connesse alla formazione e verifica dei treni all'interno delle aree operative. Tale questione, sulla quale l'Ente sta lavorando in collaborazione con RFI

e con i soggetti interessati (imprese di vezione e terminalisti), potrebbe indurre un sostanziale beneficio alla gestione complessiva del ciclo attraverso un minore impegno della rete di collegamento ed un conseguente incremento della capacità.

Un ultimo punto è rappresentato dall'introduzione di soluzioni sui sistemi informativi per la gestione del flusso documentale e organizzativo del ciclo ferroviario.

L'attenzione che Autorità Portuale dedicherà a questo tema sarà finalizzata:

- all'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;
- alla 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);
- all'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.

Interscambio documentale per il trasporto ferroviario



Nell'ambito del quadro sopra delineato un ultimo aspetto sul quale Autorità Portuale intende avviare una profonda riflessione è rappresentato dalla gestione del cosiddetto "ultimo miglio" e delle attività di manovra ferroviaria in porto.

Se infatti gli obiettivi dell'Ente riguardano uno scenario futuro in cui le attività di raccordo con i principali bacini di generazione dei traffici saranno improntate a una maggiore efficienza operativa ed organizzativa, il periodo di transizione, corrispondente ai lavori in corso da parte di APGe e di RFI, si caratterizza per una rilevante complessità. Tale complessità risulterà aggravata dall'avvio di una nuova procedura di concessione del servizio che, nello specifico, dovrà anticipare alcune innovazioni che costituiranno il modello organizzativo futuro.

A questo scopo è intenzione di Autorità Portuale aprire un tavolo con tutte le parti pubbliche e private interessate al fine di meglio delineare le criticità e le opzioni aperte e di programmare quindi un percorso di affidamento in linea con una gestione più efficiente ed efficace del servizio.

Le azioni da intraprendere

Sulla base dell'avanzamento progettuale e del contesto di analisi descritto nelle pagine precedenti, anche finalizzato allo sviluppo delle attività propedeutiche al nuovo PRP, si riporta un quadro sinottico delle attività che saranno sviluppate da Autorità Portuale di Genova per raggiungere gli obiettivi individuati in tema di intermodalità e logistica.

Azioni da intraprendere

Trasporto ferroviario e sistemi logistici integrati

❖ **LUNGO TERMINE:**

- Azioni di lobbying (anche in collaborazione con Istituzioni) e coordinamento nella pianificazione di strategie di sviluppo dei Corridoi Europei
- Sviluppo delle opere prioritarie di interesse strategico al servizio del sistema portuale ligure in una dimensione europea – Nuovo PRP / Terzo Valico Ferroviario / Interventi programmati lungo il corridoio

❖ **MEDIO TERMINE**

- Collaborazione finalizzata allo sviluppo di soluzioni organizzative, informative, normative per sviluppare il trasporto ferroviario da/per il porto di Genova nell'ambito delle azioni già intraprese sui sistemi logistici integrati
 - Progetto informatizzazione per migliorare l'organizzazione e la gestione del trasporto ferroviario su principali nodi logistici
 - Procedure di formazione e verifica treno
 - Eventuali politiche di incentivazione del trasporto ferroviario

❖ **BREVE TERMINE:**

- Definizione di alcune punti urgenti riguardanti l'infrastruttura ferroviaria portuale
 - Definizione progettualità e realizzazione connessione tra porto e parco Campasso
 - Sviluppo nuova progettualità nel polo di Voltri – raccordo e interconnessioni
 - Coordinamento APGE e RFI per la gestione della rete