



**AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA**

**Piano Operativo Triennale**

**2015-2017**

**Approvato nella seduta  
del 6 novembre 2014  
(Prosecuzione del 30 ottobre 2014)**

Ottobre, 2014

## **Indice**

<b>1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici</b>	<b>3</b>
1.1. Quadro macroeconomico generale	3
1.2. Italia	12
<b>2. Inquadramento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova</b>	<b>15</b>
2.1. I traffici containerizzati	15
2.2. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili	31
2.3 I traffici di rinfuse liquide	36
2.4 I traffici di rinfuse solide	49
2.5 La movimentazione passeggeri	64
<b>3. Le linee strategiche per il triennio</b>	<b>73</b>
3.1 La programmazione delle opere portuali	73
3.1.1 <i>Premessa</i>	73
3.1.2 <i>La riprogrammazione per l'anno in corso</i>	75
3.1.3 <i>La programmazione per il biennio 2015-2016</i>	77
3.2 Il nuovo Piano Regolatore Portuale	84
3.3 La politica europea nel settore portuale	91
3.4. Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati	95

## **1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici**

### *1.1. Quadro macroeconomico generale*

Le caratteristiche più evidenti dell'andamento macroeconomico degli ultimi anni sono la scarsa prevedibilità e l'elevata eterogeneità delle performance a livello di macro regioni economiche.

Se a livello globale l'economia continua a crescere, la situazione europea, e quella italiana in particolare, hanno registrato ancora una flessione rispetto all'anno precedente e nel corso del 2013 sono perdurati numerosi segnali di debolezza già evidenziati negli scorsi anni.

I principali fattori d'instabilità sono legati all'incertezza sulla ripresa delle economie avanzate. Da ormai due anni per i paesi più sviluppati si prevede un cambio di tendenza che, almeno per l'area Euro, stenta ad arrivare. A differenza dell'Europa, Stati Uniti e Giappone hanno invece ricominciato a crescere seppure con tassi non particolarmente elevati.

I principali fattori d'incertezza che ancora penalizzano le economie europee continuano ad essere i forti debiti sovrani di alcuni paesi, l'instabilità e frammentarietà dei mercati finanziari, oltre che una riduzione dei ritmi di crescita della Germania che ormai non riesce più a compensare il rallentamento delle economie mediterranee.

La situazione europea ha come conseguenza una riduzione della domanda interna che incide negativamente sulle economie in via di sviluppo che, per grande parte, sono le produttrici dei beni consumati in quelle avanzate. Il conseguente rallentamento dei tassi di crescita dei paesi in via di sviluppo, comunque ancora largamente positivi, si riflette a sua volta sul livello delle esportazioni dei paesi più avanzati determinando un calo della crescita a livello globale.

Gli Stati Uniti hanno mostrato una ripresa delle attività grazie ad un'attenuazione della stretta fiscale e a politiche monetarie favorevoli messe in atto dalla Federal Reserve Bank. Nel corso del 2013 il PIL ha registrato una lieve flessione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente crescendo comunque del 2,2%. In ogni caso, questa crescita inferiore alle attese non genera preoccupazioni per il futuro a medio termine in quanto causata prevalentemente da fattori temporanei ed occasionali come l'inverno particolarmente rigido che ha causato alti consumi di

energia, la correzione dei tassi di interesse da parte della Federal Reserve Bank e il calo nelle esportazioni dopo un lungo periodo di crescita.

Al contrario, i fattori che maggiormente hanno stimolato la crescita sono stati l'aumento della domanda interna, con la conseguente ripresa degli investimenti a sua volta resa possibile dal miglioramento dell'accessibilità al credito da parte di aziende e famiglie. Le previsioni per il futuro prossimo indicano una crescita stabile per l'anno in corso ed una sostenuta accelerazione per il prossimo.

I dati riguardanti il secondo trimestre dell'anno in corso confermano una prosecuzione della crescita, con un aumento dell'occupazione e dei salari, oltre ad un inaspettato miglioramento delle importazioni.

Tuttavia le perduranti opinioni divergenti di politica interna tra i diversi organi di governo contribuiscono a ridurre le certezze di investitori e famiglie ed a costituire un motivo di rischio non solo per gli Stati Uniti ma per tutta l'economia mondiale.

Il Giappone nel 2013 ha confermato i ritmi di crescita registrati nell'anno precedente anche se le previsioni per l'anno in corso e per il 2015 sono di un rallentamento dell'economia fino a raggiungere un livello vicino alla stagnazione. In particolare, l'incremento nelle spese in infrastrutture ha garantito un impulso alla domanda inferiore al previsto e la crescita dell'inflazione e della tassazione sui consumi ha penalizzato la ripresa dell'economia del paese riducendo ulteriormente i livelli di produzione.

I paesi emergenti continuano a far registrare, a livello globale, i maggiori tassi di crescita seppure con differenze anche marcate a seconda delle aree geografiche. Nonostante ciò, anche nell'anno passato è stato confermato l'ulteriore rallentamento già avvertito nel 2012, sia a causa di fattori ciclici e congiunturali, sia come conseguenza di difficoltà strutturali persistenti. Anche le previsioni per l'anno in corso sono pessimistiche ipotizzando una ulteriore contrazione della crescita che, in ogni caso, si mantiene ai livelli globalmente più elevati.

Per avere un'idea più definita della contrazione registrata negli ultimi anni è sufficiente confrontare i tassi di crescita registrati nel 2010 da Cina, India e Brasile, rispettivamente a 10,4%, 10,1% e 7,5%, con quelli ottenuti nell'anno appena concluso dove i tre paesi hanno raggiunto rispettivamente 7,7%, 5,0% e 2,5%, con stime di chiusura del 2014 ancora inferiori.

I tassi di crescita delle economie dei tre paesi hanno però tendenze diverse, se l'India ha registrato tassi di crescita positivi anche in termini previsionali, la Cina si

mantiene sostanzialmente stabile mentre il Brasile vive una fase di rallentamento della crescita.

Nello specifico, i tassi di crescita cinesi nel 2013 si sono mantenuti al livello di quelli dell'anno precedente mentre per l'anno in corso e per il prossimo sono previste lievi contrazioni degli stessi. In generale i tassi di crescita cinesi tendono a mantenersi costanti grazie all'azione governativa che dosa politiche creditizie per offrire uno stimolo agli investimenti anche grazie alla definitiva "rassegnazione" da parte del governo cinese ad un percorso di crescita più moderato e bilanciato rispetto ai tassi mantenuti negli anni precedenti.

La crescita brasiliana ha subito una fase di rallentamento soprattutto a causa della riduzione degli investimenti verificatasi con la conclusione delle opere predisposte per i mondiali di calcio, oltre che a causa dell'aumentare dei tassi di disoccupazione nazionali.

Nel corso dell'ultimo anno la crisi diplomatica tra Russia ed Ucraina e le conseguenti ripercussioni sul commercio con i due paesi hanno provocato un decremento repentino dell' PIL e le tensioni tra la Russia ed i paesi europei hanno generato un clima di grande incertezza circa gli andamenti futuri dei traffici. Anche per questa ragione le previsioni per la Russia stilate dal Fondo Monetario Internazionale si aspettano un rilevante calo del PIL fino a raggiungere la stagnazione per l'anno in corso ed il successivo.

Anche le economie emergenti dell'Africa settentrionale e nel Medio Oriente hanno subito un marcato rallentamento della crescita economia e, in entrambi i casi, principalmente come riflesso dell'instabilità politica che ha caratterizzato molti paesi di queste aree. Le previsioni del FMI indicano per il 2014 una sostanziale conferma dei risultati ottenuti durante lo scorso anno, spostando una la previsione di una più marcata accelerazione all'anno successivo.

In ogni caso si registrano anche segnali positivi quali il miglioramento delle condizioni nei mercati finanziari internazionali, soprattutto azionari e obbligazionari, cui ha contribuito soprattutto la riduzione dei premi per il rischio in un contesto di volatilità eccezionalmente contenuta, oltre alla ripresa dei flussi di capitali verso le economie emergenti.

Inoltre, la crescita delle importazioni da parte delle economie avanzate, oltre ad una maggiore stabilità delle stesse economie, potrà supportare le economie dei paesi emergenti e in via di sviluppo stimolando le loro esportazioni.

## Andamento e previsioni di sviluppo PIL e commercio internazionale

Variazioni % su anno precedente	2011	2012	2013	Proiezioni	
				2014	2015
<b>PIL Mondiale</b>	<b>3.9</b>	<b>3,4</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>3.8</b>
<b>Economie avanzate</b>	<b>1.7</b>	<b>1.4</b>	<b>1.4</b>	<b>1.8</b>	<b>2.3</b>
Stati Uniti	1.8	2.3	2.2	2.2	3.1
Area Euro	1.5	-0.7	-0.4	0.8	1.3
- Germania	3.4	0.9	0.5	0.8	1.5
- Francia	2.0	0.3	0.3	0.4	1.0
- Italia	0.4	-2.4	-1.9	-0.2	0.8
- Spagna	0.1	-1.6	-1.2	1.3	1.7
Giappone	-0.6	1.5	1.5	0.9	0.8
Regno Unito	1.1	0.3	1.7	3.2	2.7
<b>Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo</b>	<b>6.2</b>	<b>5.1</b>	<b>4.7</b>	<b>4.4</b>	<b>5.0</b>
Comunità degli Stati Indipendenti	3.4	3.4	2.2	0.8	1.6
- Russia	4.3	3.4	1.3	0.2	0.5
- Altri Paesi	6.1	3.6	4.2	2.0	4.0
Asia (economie in sviluppo)	7.8	6.7	6.6	6.5	6.6
- Cina	9.3	7.7	7.7	7.4	7.1
- India	6.3	4.7	5.0	5.6	6.4
Europa Centrale e Orientale	5.4	1.4	2.8	2.7	2.9
America Latina e Caraibi	4.6	2.9	2.7	1.3	2.2
- Brasile	2.7	1.0	2.5	0.3	1.4
Medio Oriente e Nord Africa	3.9	4.8	2.5	2.7	3.9
Africa sub-sahariana	5.5	4.4	5.1	5.1	5.8
<b>Commercio Internazionale (volumi, beni e servizi)</b>	<b>6.1</b>	<b>2.9</b>	<b>3.0</b>	<b>3.8</b>	<b>5.0</b>
<i>Import</i>					
Economie avanzate	4.7	1.2	1.4	3.7	4.3
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	8.8	6.0	5.3	4.4	6.1
<i>Export</i>					
Economie avanzate	5.7	2.0	2.4	3.6	4.5
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	6.8	4.6	4.4	3.9	5.8
<b>Prezzo Materie Prime (U.S. Dollars)</b>					
Petrolio	n.d	1.0	-0.9	-1.3	-3.3

Fonte: Fondo Monetario Internazionale. World Economic Outlook – Ottobre 2014 e anni precedenti.

A completare il quadro macro-economico, si rileva come dalla fine di giugno le quotazioni del greggio di qualità Brent, nonostante l'aumento dei rischi connessi

con le tensioni geopolitiche in alcuni paesi produttori di petrolio, si siano ridotte e come anche le previsioni per il medio termine si confermino in questa direzione.

Anche il bollettino economico della Banca di Italia, esprimendosi sull'andamento dei corsi petroliferi, stila previsioni simili a quelle del Fondo Monetario Internazionale secondo le quali, nonostante l'instabilità politica in alcuni dei paesi produttori, le quotazioni di greggio di qualità Brent tendono a ridursi con il rafforzarsi di aspettative di una ripresa delle esportazioni dalla Libia, nonostante per la seconda parte dell'anno l'International Energy Agency preveda un rialzo della domanda, per il consolidarsi della ripresa economica.

Con riferimento all'area euro, sebbene la stessa si trovi ancora in fase recessiva, si intravede un miglioramento delle prospettive di sviluppo, seppur modesta e diseguale, accompagnata da inflazione molto bassa e credito alle imprese in flessione, ma aiutata da una mitigazione delle politiche di austerità.

L'attività economica ha subito un marcato rallentamento in Germania, probabilmente a causa della riduzione delle esportazioni e, in generale, della mancata ripresa a livello continentale. In Francia il PIL ha ristagnato, frenato dal contributo negativo della domanda estera netta e di tutte le componenti di quella interna, con l'eccezione delle scorte. Nel complesso, secondo la Banca d'Italia, l'attività economica dell'area dovrebbe rimanere pressoché stabile, con una lieve ripresa nel corso dell'anno in corso, per poi registrare una crescita leggermente più sostenuta nell'anno successivo.

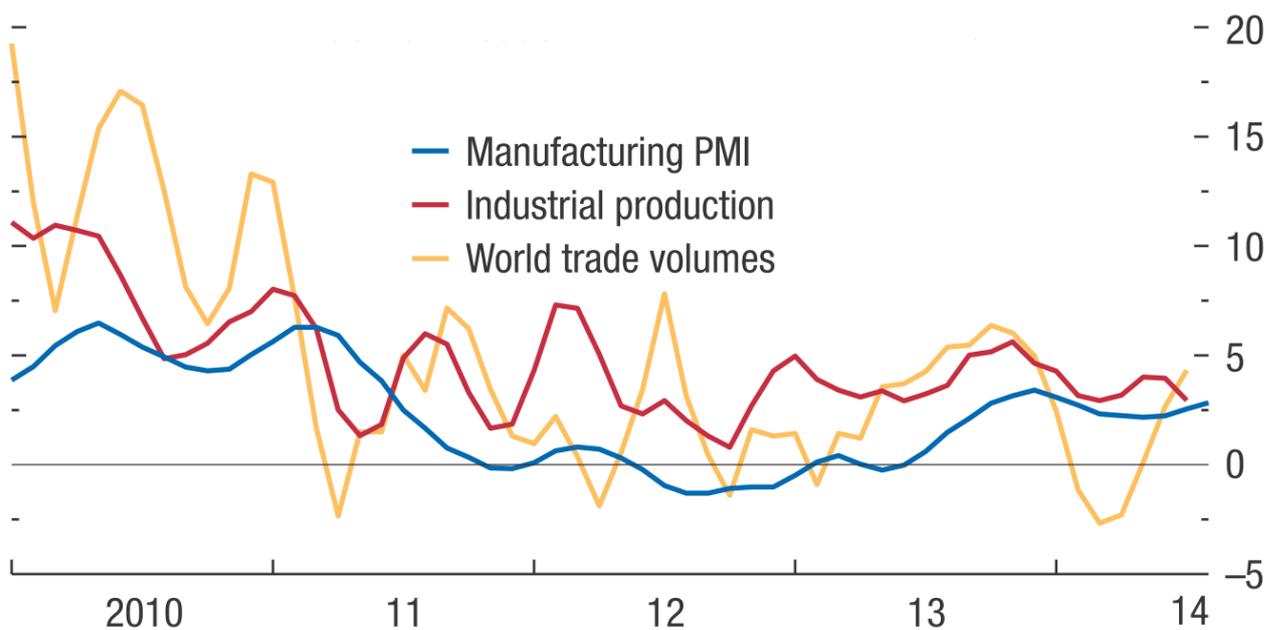
In Europa, secondo quanto rilevato dal Fondo Monetario Internazionale, la fiducia delle imprese sembra credere ad una prossima ripresa delle economie principali ed ad una stabilizzazione delle altre, anche se la domanda privata rimane debole a causa di un elevato tasso di disoccupazione e una ulteriore riduzione dei salari.

Sulla base delle rilevazioni di Banca d'Italia, nel secondo trimestre l'attività economica dell'area è rimasta pressoché stabile con valori moderatamente positivi. La produzione industriale dell'area si è mantenuta su livelli sostanzialmente analoghi a quelli del periodo precedente.

Durante il 2013 il prodotto interno lordo dell'area euro si è contratto per il secondo anno consecutivo ma le previsioni per l'anno in corso sono di una leggera ripresa soprattutto grazie ad una crescita delle importazioni. Francia e Germania si sono attestati verso risultati vicini alla stagnazione rispetto all'anno precedente mentre Spagna e Italia hanno fatto registrare i peggiori decrementi.

L'andamento dell'economia mondiale è strettamente legato a quello del commercio mondiale. La generale incertezza sulle prospettive economiche globale genera una profonda volatilità dei tassi di crescita, come è facile osservare dal grafico sottostante, a fronte di una sostanziale stabilità della produzione industriale, il commercio mondiale ha registrato profonde oscillazioni e attualmente è in una fase di crescita che comunque si mantiene distante dai livelli mantenuti negli anni precedenti la crisi economica del 2009. Le previsioni per gli anni a venire, positivamente condizionate dalla crescita di esportazioni ed importazioni delle economie avanzate, stimano una crescita a ritmi sostenuti soprattutto per il prossimo anno.

**Variatione percentuale commercio internazionale, produzione industriale e produzione PMI**



Fonte: WEO October 2014, IMF

Nello specifico gli ultimi dati del FMI per il 2013 hanno confermato una crescita del commercio internazionale di beni e servizi pari al 3,0%, con un incremento degli scambi soprattutto dei paesi avanzati.

Relativamente al solo commercio internazionale di merci, i tassi di crescita sono ancora lontani dai livelli pre-crisi, e nel corso dell'ultimo anno si sono mantenuti

simili a quelli del 2012. 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 5,5% nel 2011, del 2,3% nel 2012 e del 2,3% nel corso dell'ultimo anno. Il rallentamento ha riguardato prevalentemente le economie emergenti mentre quelle avanzate hanno registrato tassi di crescita positivi nelle esportazioni e stabili nelle importazioni.

### Esportazioni e importazioni nei volumi di merci – 2010-2013

Variazioni % su anno precedente	Export				Import			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
<b>PIL Mondiale</b>	<b>13,9</b>	<b>5,5</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>13,8</b>	<b>5,4</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>
<b>Economie avanzate</b>	<b>12,9</b>	<b>4,9</b>	<b>0,5</b>	<b>1,3</b>	<b>10,8</b>	<b>3,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>
Giappone	27,5	-0,6	-1,0	-1,8	10,1	4,2	3,8	0,5
Stati Uniti	15,4	7,2	4,0	2,6	14,8	3,8	2,8	0,9
Area Euro	11,6	5,5	-0,1	1,4	9,4	2,8	-2,5	-1,2
<b>Mercati emergenti</b>	<b>11,4</b>	<b>4,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>17,6</b>	<b>16,8</b>	<b>5,0</b>	<b>2,7</b>
Comunità degli Stati Indipendenti	11,3	3,9	1,5	0,3	19,9	17,7	5,8	2,4
<b>Economie in via di sviluppo</b>	<b>16,0</b>	<b>6,7</b>	<b>4,6</b>	<b>3,4</b>	<b>18,5</b>	<b>7,7</b>	<b>5,3</b>	<b>5,5</b>
Africa	10,3	-6,8	7,8	-1,8	6,5	3,9	11,8	5,6
Africa sub-sahariana	11,9	0,9	1,2	2,3	6,7	9,3	7,1	8,0
America Latina e Caraibi	8,1	5,1	3,1	1,5	22,3	11,3	3,1	2,4
Est Asia	24,3	10,7	5,3	5,2	22,5	7,7	4,4	7,8
- Cina	29,5	13,4	7,4	4,8	25,0	10,7	6,1	8,8
Sud Asia	11,0	9,4	-7,1	1,9	14,5	5,6	2,9	-0,6
- India	14,0	15,0	-1,8	7,6	13,8	9,7	5,5	0,1
Sud-Est Asia	18,6	4,7	2,2	4,9	22,0	7,0	6,1	3,8
West Asia	4,2	9,1	9,8	2,2	8,6	8,2	8,7	8,6

Fonte: WEO October 2014, IMF

In Europa durante il 2013 si è registrato un aumento delle esportazioni dell'1,4%, a fronte di una contrazione delle importazioni. E' stato molto debole, nello specifico, il commercio intra-UE che ha penalizzato pesantemente l'economia tedesca generando il rallentamento precedentemente citato.

Tra le altre economie sviluppate, solo gli Stati Uniti hanno mantenuto tassi positivi di crescita sia in importazione sia in esportazione sebbene nel 2013 si sia registrata una pesante contrazione dei traffici, ancorché minore di quella prevista. La differenza registrata tra l'andamento delle importazioni complessive degli Stati Uniti

rispetto a quelle di soli beni, fornisce una chiara indicazione sul tasso di crescita nettamente positivo delle importazioni del comparto servizi.

Le economie emergenti hanno registrato una contrazione durante l'anno 2013 e le prospettive per quest'anno e per i prossimi sono nettamente negative, principalmente a causa delle tensioni politiche tra Russia ed Ucraina che hanno e avranno riflessi negativi sui traffici commerciali che coinvolgono quelle aree.

Infine i paesi in via di sviluppo hanno registrato risultati contrastanti con una riduzione delle esportazioni, logica conseguenza della contrazione della domanda da parte delle economie avanzate, ed una leggera crescita delle importazioni. In ogni caso queste aree continuano ad essere quelle che registrano i tassi di crescita più elevati.

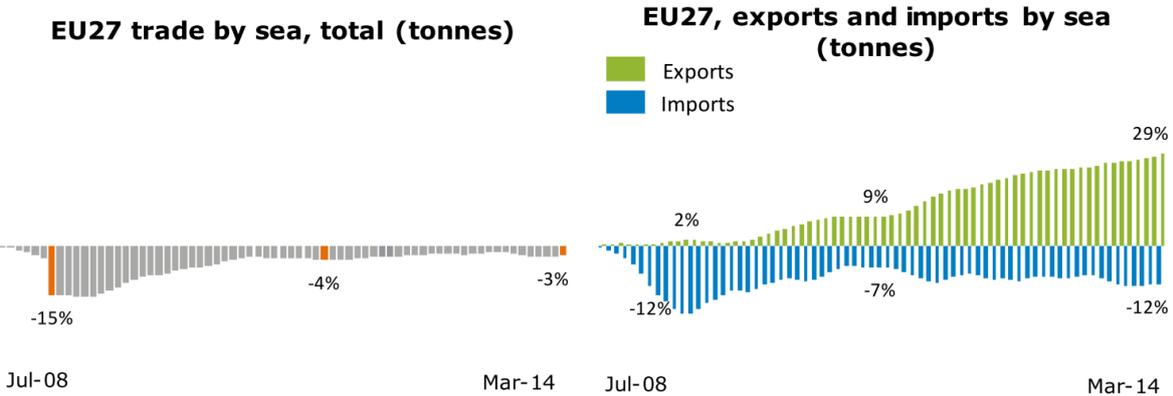
Anche tra queste ultime aree sono presenti profonde differenze a seconda dei differenti paesi. Nello specifico, secondo gli ultimi dati rilevati dall'UNCTAD, l'Africa registra nel suo complesso una tendenza profondamente recessiva, ma la causa è prevalentemente imputabile al trend negativo registrato in Nord Africa in seguito alla destabilizzazione politica dei principali paesi dell'area. Al contrario i paesi dell'Africa sub-sahariana registrano performance di crescita decisamente superiori.

Inoltre si registrano anche il crollo dei volumi delle importazioni dell'Asia del Sud, in parte riconducibile alla flessione dell'economia indiana, in netto contrasto con la crescita delle importazioni registrate nell'ultimo anno principalmente ascrivibile alla ripresa delle esportazioni di petrolio dall'Iran, che hanno influenzato l'andamento dei prezzi dello stesso.

Con riferimento all'estremo oriente, le esportazioni cinesi hanno registrato un marcato rallentamento come conseguenza della crisi internazionale. Le importazioni nel 2013 hanno invece recuperato i livelli dell'anno precedente raggiungendo l'8,8%, con un ulteriore aumento di quelle costituite da minerali e materie prime e, in generale, da merce alla rinfusa provenienti da Africani, Asia occidentale, America Latina, e Australia).

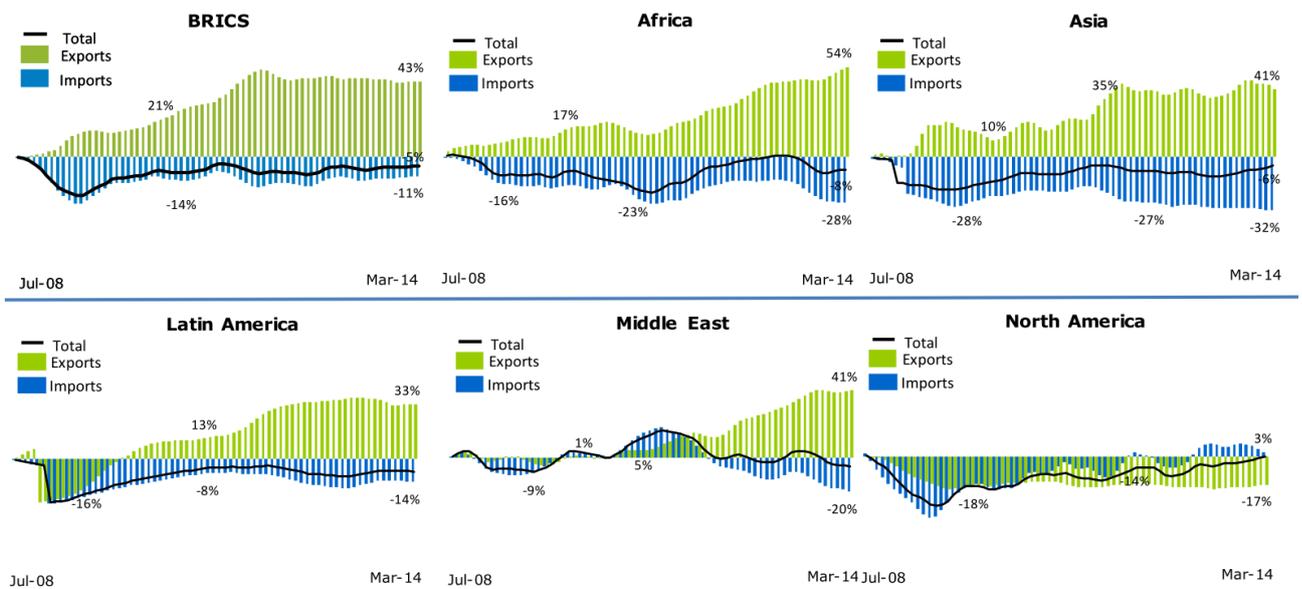
Con specifico riferimento al commercio via mare, inoltre, si possono osservare le ultime rilevazioni effettuate nel luglio 2014 a cura dell'International Transport Forum che evidenziano ancora uno sbilanciamento del traffico marittimo verso le esportazioni ed un lento recupero verso i livelli di traffico precrisi.

## Commercio via mare – percentuali di crescita da giugno 2008



Fonte: Statistics Brief, July 2014, International Transport Forum

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



Fonte: Statistics Brief, July 2014, International Transport Forum

Osservando nello specifico origini e destinazioni dei traffici è evidente la forte crescita delle esportazioni delle merci europee verso le economie in via di sviluppo soprattutto BRICS, Africa e America Latina mentre si registra un rallentamento delle esportazioni verso Asia, Medio Oriente e Nord America.

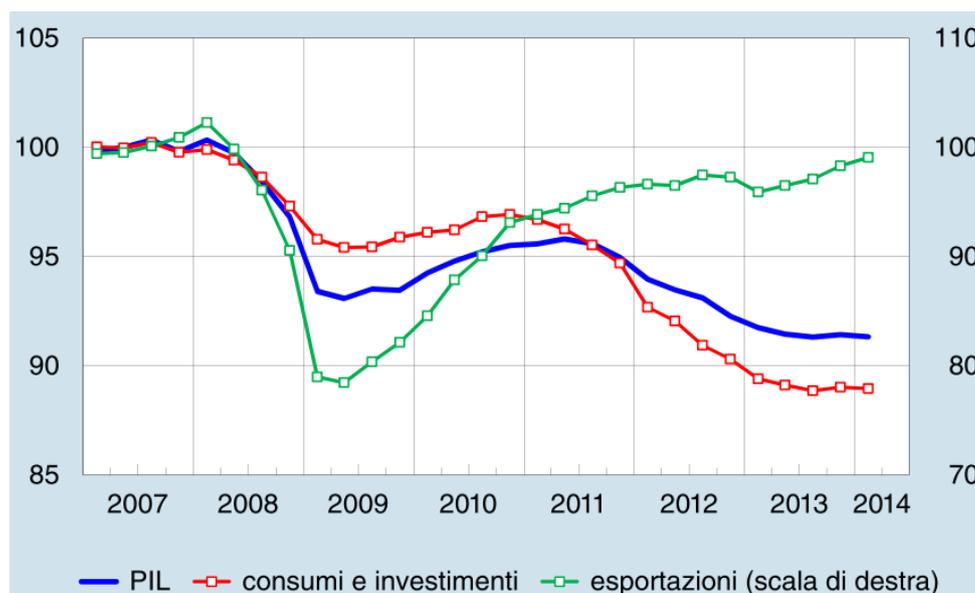
## 1.2. Italia

La ripresa dell'economia italiana, pur in presenza di segnali di maggiore fiducia da imprese, stenta ancora ad avviarsi. Il principale sostegno al prodotto continua a provenire dall'andamento dell'interscambio con l'estero, anche se emergono le prime indicazioni di miglioramento di alcune componenti della domanda interna.

L'attività produttiva ancora debole si riflette sui prezzi: l'inflazione è scesa a livelli minimi nel confronto storico. Nel primo trimestre di quest'anno il PIL italiano è diminuito dello 0,1 % rispetto al periodo precedente; l'attività ha risentito del calo della produzione di energia, in parte legato a fattori climatici, e della persistente debolezza nell'edilizia; vi ha inoltre contribuito la dinamica delle scorte, che ha sottratto due decimi di punto alla variazione del prodotto. La domanda estera netta si è confermata la principale fonte di sostegno alla crescita dell'attività economica.

La spesa per investimenti, dopo il rialzo segnato nel quarto trimestre del 2013, riconducibile anche agli incentivi fiscali e alle nuove normative ambientali nel settore dell'autotrasporto, si è contratta dell'1,1 % nei primi tre mesi dell'anno in corso. Sono emersi tuttavia segnali più incoraggianti su alcune componenti della domanda nazionale. Gli investimenti in macchinari e attrezzature, risentendo verosimilmente di giudizi più favorevoli sulla domanda, sono tornati ad aumentare dopo più di due anni di calo. Anche i consumi delle famiglie hanno ripreso a crescere, pur in misura assai modesta, per la prima volta dall'inizio del 2011.

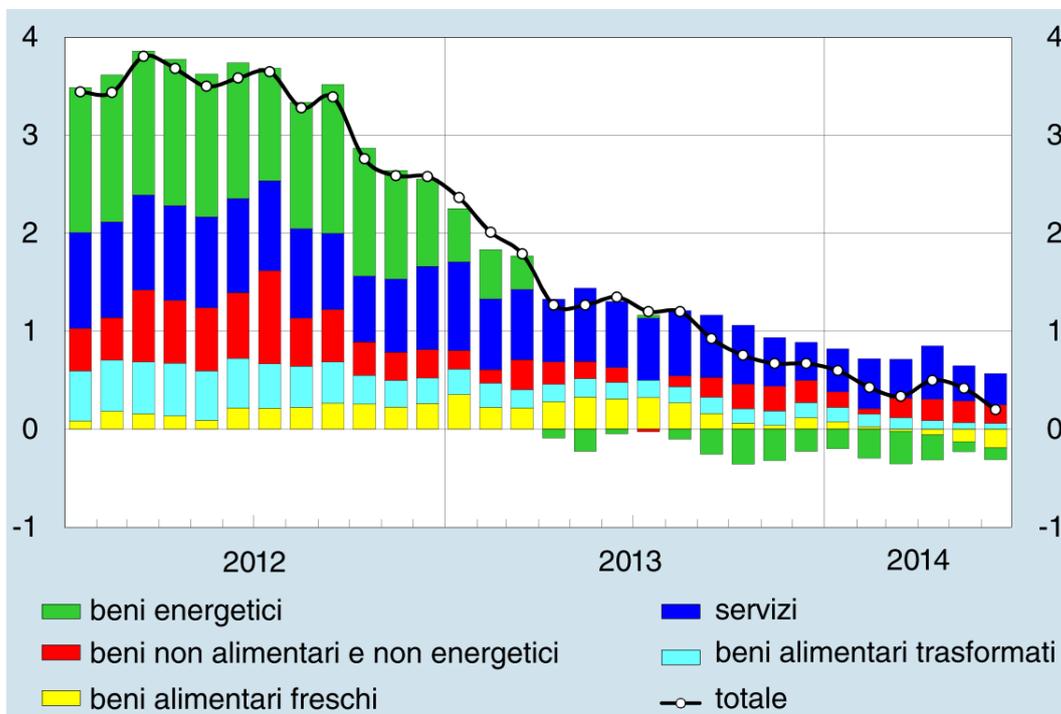
### PIL e principali andamenti della domanda



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, luglio 2014. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT.

Sulla base delle previsioni della Banca d'Italia il 2014 dovrebbe concludersi con un andamento del PIL sostanzialmente stazionario come risultato del bilanciamento tra domanda estera nuovamente aumentata a fronte della debolezza di quella domestica. La fiducia dei consumatori sulla situazione economica del paese sono in miglioramento anche se quelle sulle condizioni personali si mantengono caute, condizionate dall'evoluzione ancora incerta dell'occupazione. L'inflazione è scesa ulteriormente portandosi nel mese di giugno allo 0,2%.

### Inflazione al consumo in Italia e contributi delle sue componenti



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, luglio 2014. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT.

Questo livello di inflazione, estremamente inferiore ai tassi storicamente appartenuti all'Italia, non contribuisce a stimolare la ripresa economica ma è un indicatore della fase recessiva italiana. Se si analizza nello specifico l'andamento della stessa è facile osservare come le componenti che maggiormente hanno contribuito alla riduzione del tasso complessivo sono quella energetica, anche grazie stagioni sia estive che invernali particolarmente miti, e quella alimentare, indicatori della contrazione dei consumi primari da parte delle famiglie.

Questi risultati sono influenzati anche dalla situazione relativa al mercato del lavoro che permane critica. Anche nel 2013 il numero dei disoccupati è aumentato e, prevalentemente, nella componente a lungo termine e in quella giovanile. In ogni caso le indicazioni preliminari rilevate da Banca d'Italia l'anno in corso confermano la stazionarietà dell'occupazione e prefigurano, dopo 12 trimestri di crescita, un assestamento del tasso di disoccupazione.

Analizzando i dati forniti da Assoport, nel 2013 il commercio estero via mare in Italia ha registrato un aumento del traffico contenitori pari al 13%, a fronte di una riduzione delle altre merceologie, per un livello complessivo degli scambi pari al 4,3%.

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

#### Traffici porti italiani 2013-2012 (tons x 1000)

	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	CONTENITORI	RO-RO	ALTRE MERCI VARIE	TOTALE
2013	179.749	73.866	108.583	74.050	24.375	<b>460.623</b>
<i>% su totale</i>	<i>39%</i>	<i>16%</i>	<i>24%</i>	<i>16%</i>	<i>5%</i>	
2012	183.549	78.769	95.770	75.749	25.392	<b>459.228</b>
<i>% su totale</i>	<i>40%</i>	<i>17%</i>	<i>21%</i>	<i>16%</i>	<i>6%</i>	
VAR-13/12	-2%	-6%	13%	-2%	-4%	<b>0,30%</b>

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

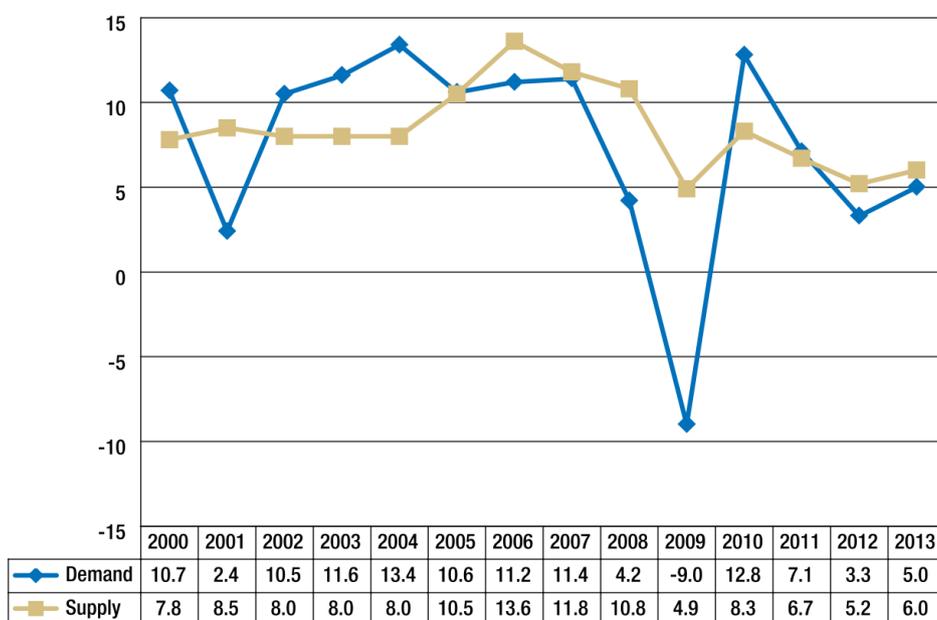
## 2. Inquadramento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova

### 2.1. I traffici containerizzati

Il traffico di contenitori è quello che, a livello globale, ha fatto registrare le dinamiche di crescita più sostenute negli ultimi anni. La particolare dinamicità registrata dal settore nel periodo ha generato una tendenza all'investimento in nuovo naviglio, soprattutto di dimensioni sempre maggiori, al fine di raggiungere le migliori economie di scala garantite da grandi volumi movimentati. L'ingresso sul mercato di grandi quantità di stiva, pur in presenza di una crescita della domanda di trasporto, ha generato profondi squilibri tra domanda ed offerta. Nello specifico è interessante osservare l'andamento dei tassi di crescita di domanda ed offerta nel tempo.

Nel grafico sottostante, che riporta la variazione annuale sia della domanda sia dell'offerta di stiva, si evince come, dal 2000 al 2007 ultimo anno pre-crisi, la domanda sia cresciuta quasi costantemente a tassi più alti dell'offerta pur garantendo ritmi di crescita delle due componenti sostanzialmente equilibrati.

### Andamento di domanda e offerta nel settore dei container, 2000-2013 (crescita annua)



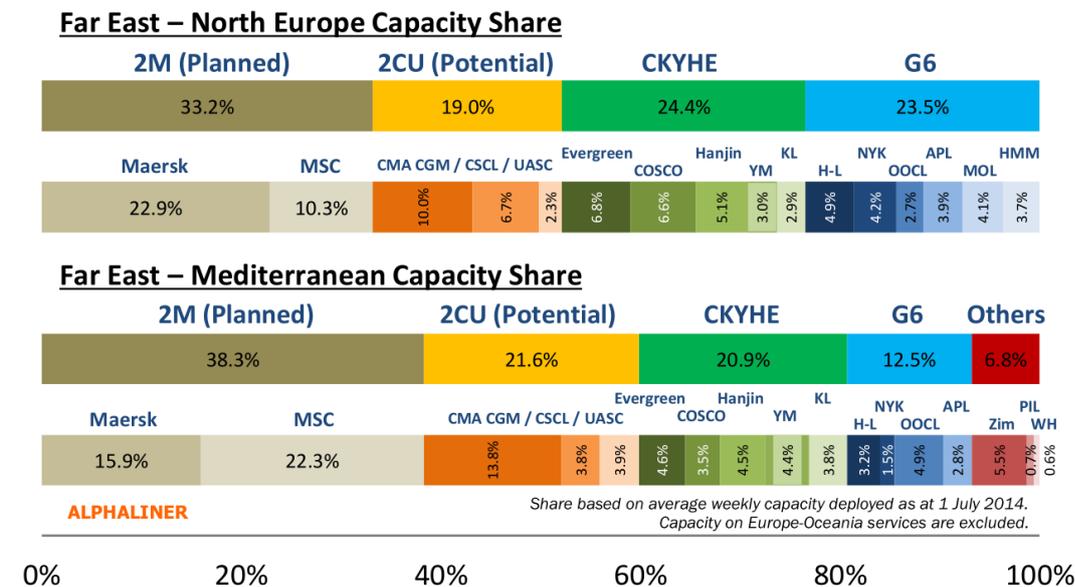
Fonte: UNCTAD based on Clarkson Container Intelligence Monthly

(\*)L'offerta è basata sui dati della capacità della flotta container, e la domanda su milioni di Teu movimentati)

Nel periodo successivo alla crisi economica si è invece registrato uno squilibrio nei tassi che si è quasi stabilizzato solamente nell'anno in corso grazie ad una costante riduzione dell'immissione sul mercato di nuova capacità di stiva. Questo eccesso di stiva genera diverse reazioni nel mercato, sia da parte degli armatori che dai proprietari della merce.

Nello specifico, le compagnie di navigazione hanno sviluppato diverse strategie per fronteggiare le difficoltà del mercato. Alcune di queste soluzioni sono di carattere organizzativo, come il ricorso alla pratica dello slow steaming che ha permesso di ridurre i costi del trasporto, o la razionalizzazione dei servizi che ha ridotto le toccate nei porti e le rotte servite, mentre altre sono principalmente di carattere strategico come la tendenza ad aumentare la collaborazione e le alleanze tra i diversi operatori.

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



Fonte: Alphaliner, 2014

Questa ultima tendenza ha visto la promozione di politiche di cooperazione e collaborazione che hanno coinvolto non solo vettori di dimensioni più contenute, ma anche alcuni tra i principali operatori marittimi, come Maersk ed MSC da un lato e CMA CGM, CSCL e UASC dall'altro. Maersk ed MSC hanno siglato una alleanza

denominata 2M, che ha come obiettivo la condivisione delle rispettive flotte sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Far East-Europa anche se l'effettiva operatività della collaborazione dovrà aspettare l'approvazione delle diverse Autorità Antitrust interessate (soprattutto di quella cinese che già quest'anno non ha autorizzato l'operatività dell'alleanza P3 Network sottoscritta l'anno scorso tra le stesse Maersk ed MSC oltre a CMA CGM). Proprio a seguito del fallimento dell'alleanza P3 Network CMA CGM sta cercando nuovi partner, individuati in UASC e China Shipping, anche se attualmente l'accordo non è ancora stato finalizzato,.

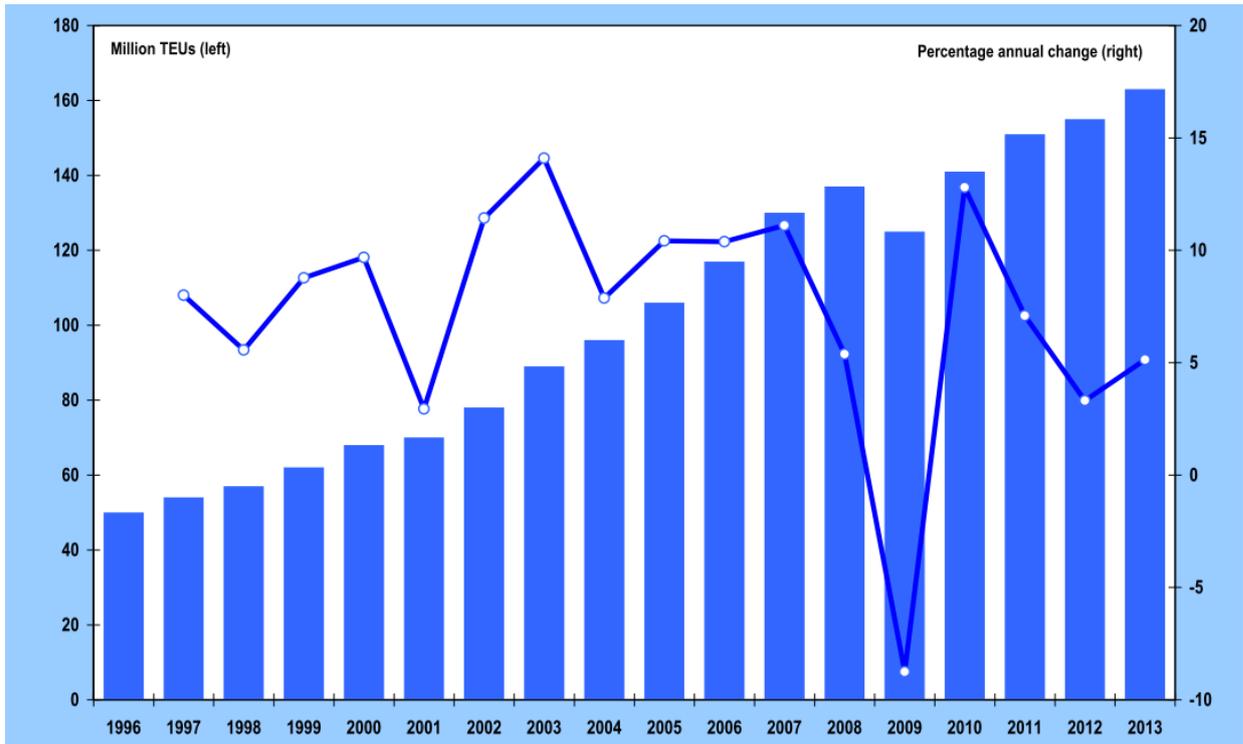
In caso di conferma delle due alleanze sopracitate si arriverebbe ad una completa suddivisione sulle rotte tra Estremo Oriente ed Europa tra i quattro principali raggruppamenti di compagnie. Tutto ciò ad ulteriore conferma della necessità, soprattutto in questo perdurante periodo di noli a livelli bassi, di razionalizzare i costi e viaggiare con un coefficiente di carico più alto il possibile, obiettivo che il singolo operatore, soprattutto con l'introduzione di naviglio di dimensioni sempre maggiori, riesce a raggiungere con sempre maggiore difficoltà.

La quantità di merce movimentata attraverso il traffico containerizzato è comunque in costante aumento. Nel grafico sottostante si può osservare come l'incremento della quantità di merce nell'ultimo anno sia stata abbastanza in linea con l'andamento dell'ultimo periodo continuando a mantenere una tendenza positiva.

Inoltre, osservando i ritmi di crescita annua indicati dalla linea di tendenza nel grafico sottostante, si evince come, dopo alcuni anni in cui si è registrato un rallentamento nei tassi, nel corso dell'ultimo anno si sia invece assistito ad una accelerazione degli stessi.

Le previsioni di Drewry Shipping Consultant individuano per l'anno in corso e per il 2015 il perdurare di un periodo di transizione indirizzato verso 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

La maggior parte della flotta mondiale è impiegata sulle rotte che coinvolgono l'Estremo Oriente con la Cina che occupa una posizione baricentrica. I flussi di merce da/verso questa macro area economica hanno fatto registrare una continua evoluzione negli ultimi anni la cui tendenza futura è quella di una progressiva crescita.

Tali dinamiche, come già rilevato, hanno interessato principalmente specifiche rotte concentrando percentuali sempre maggiori di contenitori su un numero ridotto di porti. Questa riorganizzazione dei servizi ha generato repentine crescite di traffico per alcuni scali, soprattutto in alcuni grandi hub di transhipment, ed altrettanto rapide decrescite per altri scali esclusi dalle rotte più importanti.

A conferma di questa tendenza si può osservare come il traffico complessivo dei primi 20 porti mondiali durante il 2013 sia cresciuto del 4% circa rispetto all'anno precedente.

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

Port	Country	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Shanghai	China	26.150	27.980	25.002	31.739	32.530	36.617
Singapore	Singapore	27.932	29.918	25.867	29.938	31.649	32.600
Shenzhen	China	21.099	21.400	18.250	22.941	22.940	23.279
Hong Kong	China	23.998	24.494	21.040	24.224	23.117	22.352
Busan	South Korea	13.261	13.453	11.980	16.185	17.046	17.686
Ningbo & Zhoushan	China	9.462	11.226	10.502	16.830	15.700	17.351
Qingdao	China	9.462	10.320	10.260	14.500	14.600	15.520
Guangzhou	China	9.200	11.001	11.190	14.744	14.700	15.309
Dubai Ports	UAE	10.653	11.827	11.100	13.000	13.280	13.641
Tianjin	China	7.103	8.500	8.700	12.300	12.300	13.000
Rotterdam	Netherlands	10.791	10.784	9.743	11.877	11.866	11.621
Port Klang	Malaysia	7.119	7.974	7.310	9.604	10.001	10.350
Dalian	China	4.227	4.503	4.552	6.400	8.060	10.015
Kaohsiung	Taiwan	10.257	9.677	8.581	9.636	9.780	9.938
Hamburg	Germany	9.890	9.737	7.008	9.014	8.864	9.258
Antwerp	Belgium	8.176	8.663	7.310	8.664	8.635	8.578
Xiamen	China	8.657	7.850	7.262	6.461	7.206	8.008
Tanjung Pelepas	Malaysia	5.500	5.600	6.016	7.500	7.700	7.628
Jakarta	Indonesia	3.984	3.805	4.714	5.650	6.200	6.171
Los Angeles	USA	7.850	7.262	7.832	7.941	8.078	6.150
Total	World	234.771	245.974	224.219	279.148	284.252	295.072

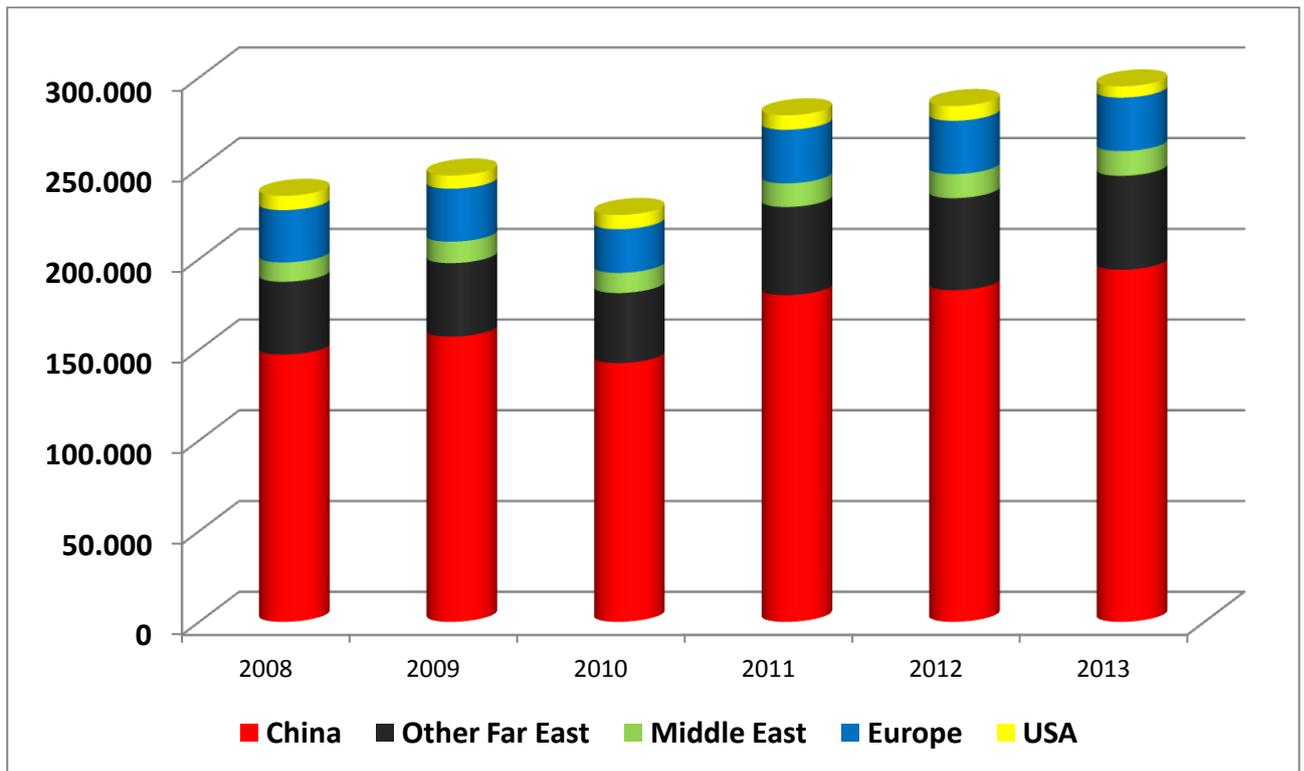
Fonte: Port of Rotterdam Web Site

Analizzando i dati a disposizione, il dato che colpisce maggiormente è quello relativo alla concentrazione dei traffici nei porti dell'estremo Oriente e, in modo particolare, della Cina. Anche scontando le considerazioni relative agli alti livelli di transhipment, concentrati soprattutto in alcuni porti, ed ai traffici di cabotaggio, la percentuale di merce movimentata dagli scali cinesi ricopre una quota talmente maggioritaria da non poter non impressionare. Nello specifico, nel periodo analizzato, la quota di traffici movimentata nei porti cinesi è salita dal 63% al 66% mentre quella relativa all'intera area dell'Asia Pacifica dall'80% all'83%. Queste percentuali riportano fedelmente il ruolo di "fabbrica del mondo" che ormai ricopre la Cina e che, indirettamente, permette alti tassi di sviluppo sia nell'economia che nei traffici anche ai diversi paesi limitrofi. Questa fotografia ripropone il tema del rischio sempre più concreto della marginalizzazione delle economie europea rispetto a quelle asiatiche e della sempre maggiore dipendenza da esse. Al tempo stesso, questi fenomeni, pur avendo risvolti negativi sulle economie avanzate, necessitando di sempre maggiori scambi di merce tra aree geografiche così distanti, incentivano il trasporto sia dal punto di vista delle compagnie marittime sia da quello delle infrastrutture portuali e retroportuali.

Proprio per l'alto livello di efficienza necessario alla gestione di determinati flussi di merce oltre che, naturalmente, per l'adozione di naviglio di dimensioni sempre

maggiori, la maggior parte dei servizi si sta concentrando sui porti maggiormente attrezzati aumentando sempre più il livello di concentrazione dei traffici.

### Andamento traffico nei principali scali mondiali per aree geografiche (TEUs x 1000 )



Fonte: ns elaborazioni su dati forniti da Port of Rotterdam

Allo stesso tempo il grande incremento degli scambi commerciali avvenuto in questi ultimi anni inizia a generare i primi segnali di criticità, prevalentemente dovuti alla concentrazione di grandi volumi di traffico in pochi scali. Già dagli ultimi mesi del 2013, e anche durante l'anno in corso, alcuni dei principali porti mondiali, come ad esempio Rotterdam, Los Angeles e diversi di quelli orientali, hanno mostrato le prime difficoltà nel gestire volumi di traffico così intensi e concentrati, in alcuni casi, arrivando anche al blocco dell'operatività di alcuni terminal. Per questa ragione alcune compagnie di navigazione hanno modificato i loro servizi dirottandoli su altri porti limitrofi come Long Beach od Oakland in USA e Anversa od Amburgo in Nord Europa.

## Classifica dei primi porti europei per traffici containerizzati (TEU '000)

TEU	Country	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013
Rotterdam	Netherlands	10.785	9.743	11.146	11.877	11.866	11.621
Amburgo	Germany	9.737	7.008	7.896	9.014	8.864	9.257
Anversa	Belgium	8.663	7.309	8.468	8.664	8.635	8.578
Brema	Germany	5.529	4.565	4.207	5.915	6.115	5.831
Algeciras	Spain	3.328	3.043	2.807	3.603	4.114	4.343
Valencia	Spain	3.602	3.654	4.207	4.327	4.470	4.328
Gioia Tauro	Italy	3.468	2.857	2.851	2.305	2.722	3.100
Le Havre	France	2.489	2.241	2.356	2.215	2.304	2.486
Zeebrugge	Belgium	2.210	2.328	2.500	2.207	1.953	2.026
<b>GENOVA</b>	<b>Italy</b>	<b>1.767</b>	<b>1.534</b>	<b>1.759</b>	<b>1.847</b>	<b>2.065</b>	<b>1.988</b>
Barcellona	Spain	2.570	1.797	1.931	2.014	1.759	1.720
La Spezia	Italy	1.246	1.046	1.285	1.307	1.247	1.300
Gdansk	Poland	186	241	512	686	929	1.178
Marsiglia	France	851	877	957	944	1.061	1.099
Las Palmas	Spain	1.312	1.007	1.118	1.287	1.208	1.017
Sines	Portugal	233	253	382	447	553	931
Londra	U.K.	1.167	846	869	891	920	929
Goteborg	Sweden	863	818	880	887	900	858
Gdynia	Poland	611	378	485	616	676	730
Cagliari	Italy	308	737	629	603	622	685
Totale	UE	60.922	52.281	57.245	61.658	62.982	64.007

Fonte: Port of Rotterdam Web Site

Analizzando le performance dei principali porti europei, quelli del Nord Europa continuano rappresentare la principali area di origini e destinazione per le merci seppure registrino una flessione rispetto all'anno precedente. In ogni caso, complessivamente, l'insieme dei principali porti europei ha segnato un incremento rispetto agli anni passati.

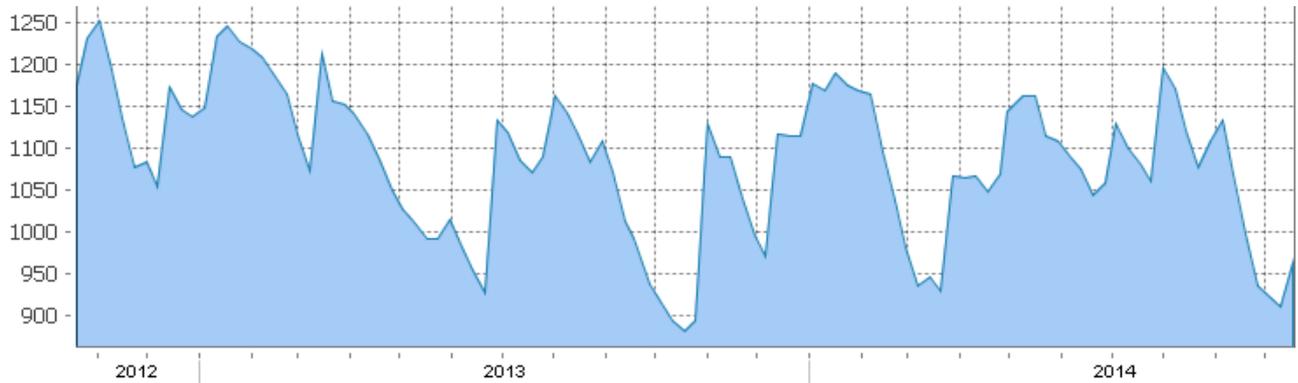
### Noli

Rappresentare un quadro preciso circa l'andamento delle rate di nolo sulle principali rotte marittime è operazione particolarmente laboriosa e complicata a causa dell'elevato numero di variabili da considerare. Tra le quali differenti dimensioni del naviglio utilizzato, la moltitudine di rotte coperte e specifiche politiche commerciali adottate dai diversi operatori. In ogni caso, globalmente, si

registra una generalizzata tendenza al rialzo delle tariffe anche se, allo stato attuale, non sembra ci siano ancora le condizioni per un ritorno ai livelli pre-crisi.

Nello specifico, osservando il grafico sottostante, che riporta l'andamento dello Shanghai Containerized Freight Index, dopo il crollo dei noli registrato a giugno 2013 vi è stata una ripresa che, pur in presenza di una forte volatilità, sembra seguire una tendenza al rialzo per il breve termine.

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



Fonte: Shanghai Shipping Exchange

### Flotta

Nel complesso la flotta mondiale è cresciuta del 5,7% durante il 2013 e le previsioni di crescita per il 2014 sono stimate al 5,8%. Inoltre le previsioni di Alphaliner prevedono una crescita media del 6,1% per i tre anni dal 2015 al 2017.

Al di là delle considerazioni sui quantitativi complessivi di stiva della flotta contenitori, è decisamente più interessante esaminare le evoluzioni previste per i vari segmenti di mercato.

Osservando la tabella stilata da Alphaliner (Settembre 2014), il dato numerico supporta le considerazioni relative all'aumento dimensionale del naviglio espresse in precedenza.

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

Fleet as at :	31 Dec 2013		31 Dec 2014		31 Dec 2015		31 Dec 2016		31 Dec 2017		Rise p.a. (3 years)
TEU nominal	ships	teu	teu terms								
<b>13300-19000</b>	66	954 826	96	1 423 146	149	2 284 817	173	2 652 015	181	2 764 015	40,6%
<b>10000-13300</b>	130	1 592 697	163	1 957 768	173	2 059 288	194	2 285 496	194	2 285 496	12,8%
<b>7500-9999</b>	375	3 268 085	414	3 621 845	479	4 208 626	509	4 484 132	511	4 502 932	11,1%
<b>5100-7499</b>	489	3 010 924	504	3 105 240	516	3 180 270	516	3 180 270	516	3 180 270	1,8%
<b>4000-5099</b>	765	3 459 576	749	3 398 058	754	3 421 421	758	3 441 378	758	3 441 378	-0,2%
<b>3000-3999</b>	259	890 673	268	925 246	280	970 680	281	973 780	281	973 780	3,0%
<b>2000-2999</b>	665	1 691 547	658	1 671 591	688	1 742 042	721	1 821 488	728	1 838 478	2,5%
<b>1500-1999</b>	566	965 072	578	987 013	596	1 019 265	615	1 052 313	615	1 052 313	2,9%
<b>1000-1499</b>	680	794 915	688	801 338	707	822 537	719	835 580	721	837 620	1,7%
<b>500-999</b>	790	583 307	774	572 049	777	574 058	778	574 598	778	574 598	-0,5%
<b>100-499</b>	213	67 368	200	62 940	200	62 940	200	62 940	200	62 940	-2,2%
<b>TOTAL</b>	<b>4 998</b>	<b>17 278 990</b>	<b>5 092</b>	<b>18 526 234</b>	<b>5 319</b>	<b>20 345 944</b>	<b>5 464</b>	<b>21 363 990</b>	<b>5 483</b>	<b>21 513 820</b>	<b>7,3%</b>
<b>TOTAL after Exp. Scrap/Slip</b>	<b>4 998</b>	<b>17 278 990</b>	<b>5 047</b>	<b>18 276 358</b>	<b>5 153</b>	<b>19 736 068</b>	<b>5 220</b>	<b>20 634 114</b>	<b>5 139</b>	<b>20 533 944</b>	<b>6,1%</b>
<b>Rise 12 months</b>	2012 >	<b>5,7%</b>	2013 >	<b>5,8%</b>	2014 >	<b>8,0%</b>	2015 >	<b>4,6%</b>	2016 >	<b>-0,5%</b>	

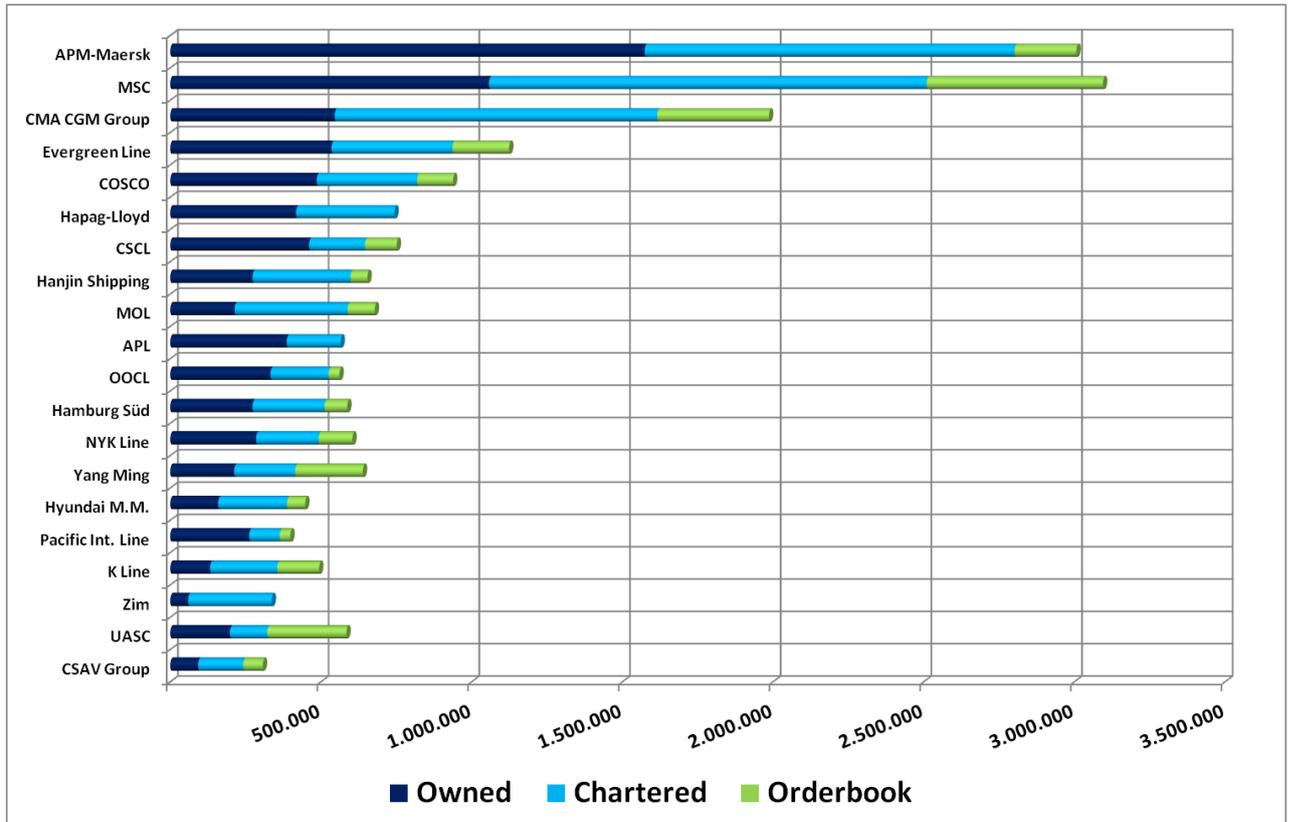
Fonte: Alphaliner, 2014

In quelle che sono le prospettive di crescita della flotta container nei prossimi tre anni, appare chiaro come l'intero aumento di stiva sul mercato sarà concentrato nelle tre classi di navi con dimensioni maggiori. In particolare la classe più grande, nel periodo analizzato, triplicherà sia il numero delle navi che la stiva a disposizione aumentando il proprio peso sulla flotta mondiale dal 5% al 15% e dato ancora più indicativo, le prime tre classi passeranno dal 33% al 47% del totale.

La mancanza quasi totale di investimenti in nuovo naviglio per le altre categorie farà sì che nei prossimi anni quasi la metà della flotta sia concentrata nei segmenti di dimensioni maggiori e, considerati i tempi decisamente più lunghi per adeguare le infrastrutture portuali ai nuovi standard dimensionali, diversi scali potrebbero essere tagliati dalle rotte a più lungo raggio a tutto vantaggio dei concorrenti già attrezzati.

Al netto delle attuali e future alleanze tra compagnie marittime, quella che attualmente concentra il maggior numero di navi continua ad essere Maersk con 583 navi, di proprietà o noleggate (dato 2013).

## Composizione della flotta mondiale ed orderbook per compagnia di appartenenza



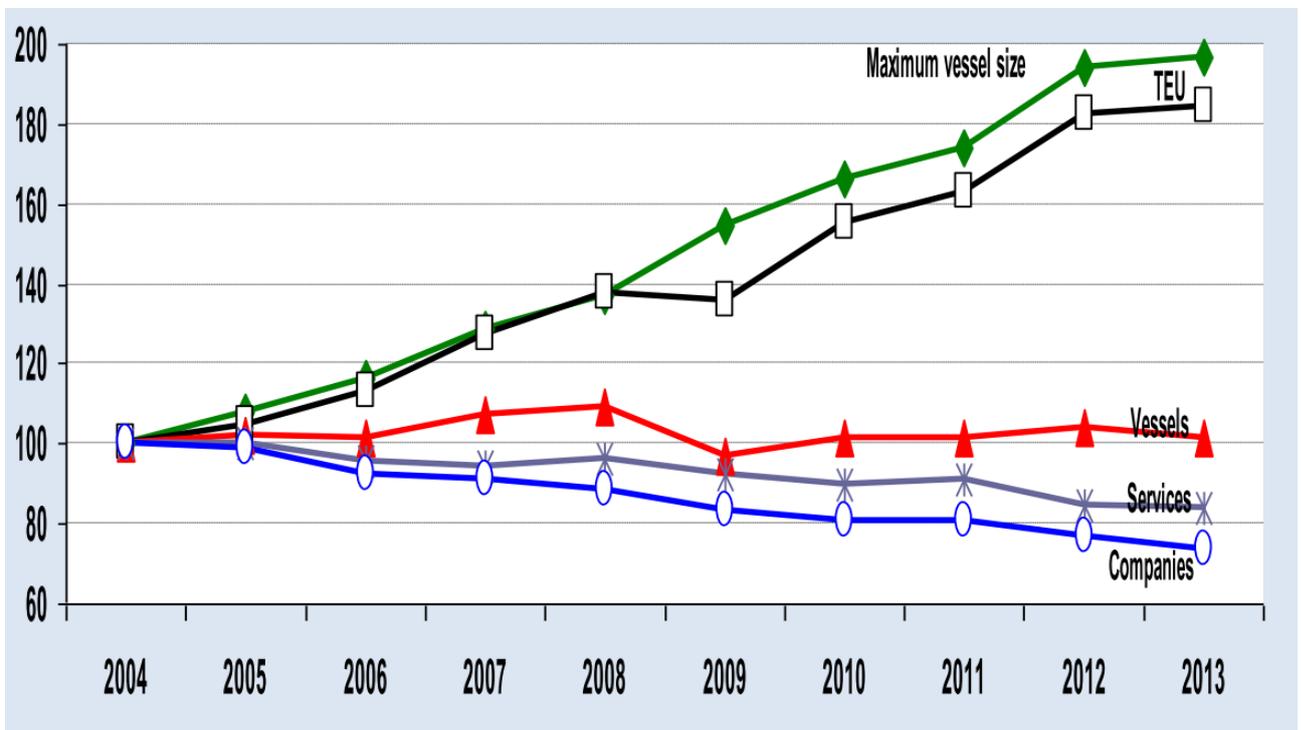
Fonte: Alphaliner 2014

La classifica dei principali operatori si conferma in linea con quella dell'anno precedente con Maersk, MSC e CMA CGM a dividersi le quote maggiori di flotta. Le tre compagnie insieme si dividono circa il 40% del totale con MSC, la quale si conferma ancora seconda compagnia per importanza che, considerando gli attuali ordinativi, una volta consegnate le nuove unità dovrebbe disporre di una quantità di stiva superiore a quella di Maersk anche a causa dell'attuale politica della compagnia danese che sembra orientata ad un ridimensionamento degli ordini dopo anni di rinnovo della flotta.

La compagnia che ad oggi prevede il più alto numero di consegne per i prossimi anni è come anticipato MSC, con 49 navi e 584.940 Teu, a seguire CMA CGM che dovrebbe aumentare la propria capacità di 39 unità e 371.036 Teu; 18 saranno invece le navi che verranno consegnate a Yang Ming corrispondenti ad un aumento di 224.646 Teu.

In un mercato fortemente concentrato, sebbene le compagnie marittime esistenti a livello globale siano diverse centinaia, quelle in grado di essere competitive a livello globale sono poche decine, la politica di alleanze iniziata in questi ultimi anni genererà pochi grandi pool di compagnie che si spartiranno il mercato ma, nonostante queste soluzioni, anche in attesa del via libera da parte delle varie Autorità per la concorrenza, le quote di mercato di Maersk ed MSC, specie se sommate, sembrano comunque difficilmente raggiungibili ed attaccabili.

**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, 2014

Il trend degli anni scorsi che vede un continuo aumento delle dimensioni del naviglio con un contestuale eccesso di capacità si conferma attuale. Il potere di mercato e la redditività delle compagnie si sono ridotti stimolando i già citati fenomeni di concentrazione.

Come descritto da Unctad nel suo rapporto annuale, negli ultimi dieci anni si è registrata una crescita esponenziale della dimensione del naviglio e della capacità di stiva disponibile sul mercato con una concentrazione sempre maggiore nei servizi effettuati dalle compagnie e nel numero delle compagnie stesse. Il numero

di navi sul mercato è rimasto complessivamente costante con una sistematica sostituzione del naviglio di dimensioni più ridotte con unità con maggiore capacità.

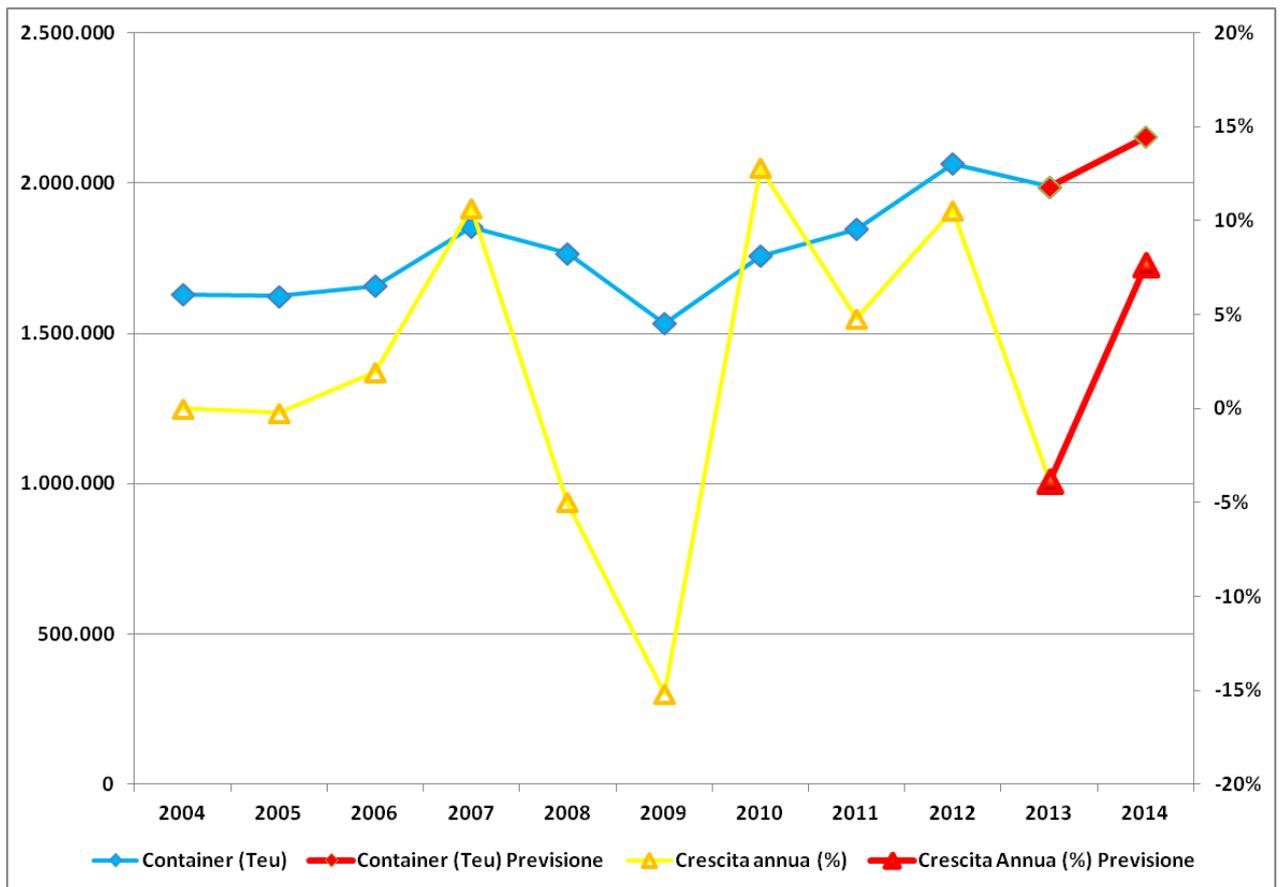
Nel 2014 dovrebbero essere consegnate 96 navi con dimensioni comprese tra i 13.000 e i 18.500 Teu, mentre il numero aumenterà ancora nel 2015, con 149 unità.

## Porto di Genova

L'andamento del traffico containerizzato nel porto di Genova ha fatto registrare, nel corso del 2013, una lieve flessione dei traffici nell'ordine del 4% con un volume di quasi due milioni di contenitori. Si sottolinea come, nonostante la flessione rispetto all'anno precedente, si confermi anche per il 2014 una buona tendenza alla crescita di questa tipologia di traffico confermata anche dalle proiezioni sui dati parziali dell'anno in corso (+ 8,1% a tutto settembre).

Tale dato, nel quadro macro economico rappresentato nelle pagine precedenti e tenuto conto delle rapide e dirompenti trasformazioni che stanno interessando il settore dello shipping, rappresenta un significativo risultato per il porto di Genova in termini di mantenimento e rafforzamento della posizione competitiva.

### **Traffici merce containerizzata nel porto di Genova, 2004-13 (TEUs e % crescita annua)**



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

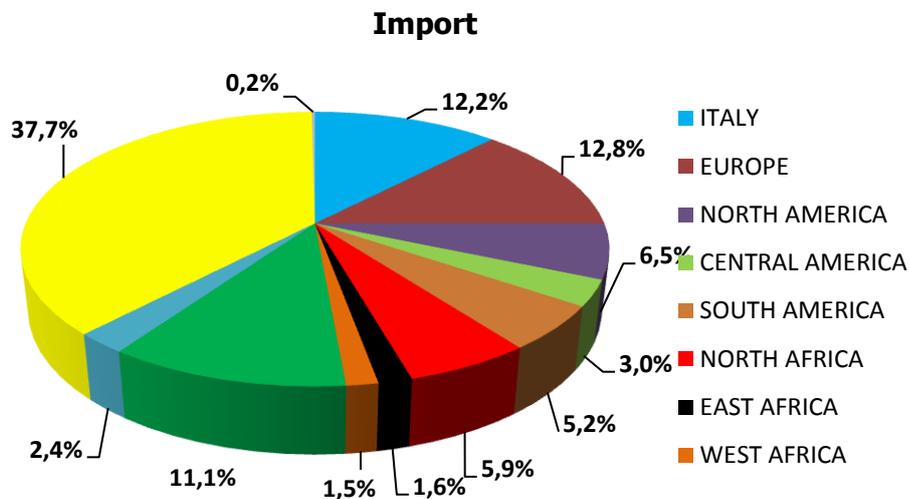
Analizzando nello specifico il settore contenitori movimentati a Genova si nota come il Porto si confermi prevalentemente quale porto di origine o destinazione finale registrando una quota di transshipment fisiologica pari al 6% del totale movimentato.

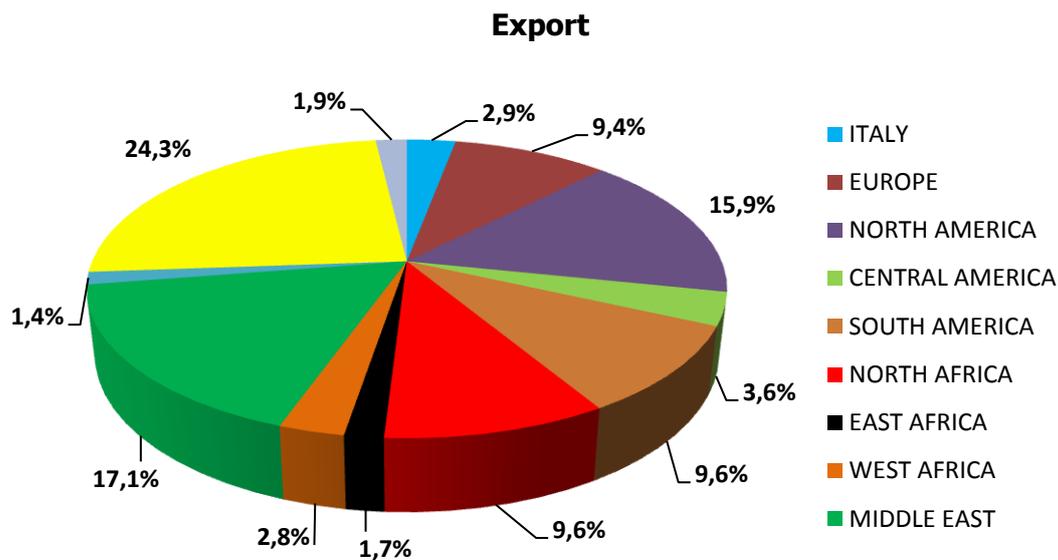
La ripartizione tra container pieni e vuoti ha un andamento in linea con quello degli anni precedenti, con una quota di contenitori pieni pari a circa il 77% del totale. In esportazione tale percentuale supera il 90%.

Nell'anno in corso emerge un trend dei traffici in linea con la situazione di stallo dell'economia italiana anche se la generale contrazione dei volumi ha avuto riflessi meno intensi sul traffico containerizzato che, ormai da diversi anni, assorbe tipologie di merce precedentemente movimentate con altre metodologie; emblematico è il caso della movimentazione di frutta e prodotti deperibili ormai quasi interamente effettuate tramite contenitori refrigerati.

I grafici che seguono restituiscono un quadro delle origini e destinazioni delle merci containerizzate (% sulle tonnellate) per l'anno 2013. Emerge chiaramente la rilevanza di Estremo e Medio Oriente, sia in import che in export, sul totale dei traffici. Osservando i dati analitici dei paesi, in particolare, in Europa emergono soprattutto le relazioni con la Spagna (7% sul totale dei traffici) e con Malta. Nel Medio Oriente gli Emirati Arabi (4,2%), l'Arabia Saudita e la Turchia. In Estremo Oriente la Cina (16,1%), seguita a una certa distanza da Singapore (6%). Nei rapporti con le Americhe emergono gli Stati Uniti (8,7%) e il Brasile (4,7%) anche se da alcuni anni è in atto una tendenziale riduzione.

**Anno 2013, origini e destinazioni merci containerizzate porto di Genova**





Fonte: Autorità portuale di Genova, 2013

Le stime di sviluppo per il prossimo triennio elaborate dagli operatori del porto di Genova continuano ad essere influenzate dalla difficile e scarsamente prevedibile situazione economica nazionale ed internazionale. I fattori congiunturali esplicitati precedentemente continuano a configurare una situazione di crescita rallentata e di generale incertezza ma, a livello strettamente portuale, persistono anche elementi che possono condizionare la piena operatività di alcuni ambiti portuali dedicati alle merci containerizzate.

In particolare alcune delle criticità analizzate in sede di lavori propedeutici al nuovo Piano Regolatore Portuale quali l'adeguatezza dei bacini e dei canali del porto, l'aggiornamento di procedure e tecnologie di manovra delle navi e dei relativi servizi di assistenza, oltre al vincolo per le gru e le navi imposto dal cono aereo, costituiscono per gli stessi terminalisti elementi di incertezza che si innestano sul già complesso quadro macro-economico di riferimento.

Inoltre l'attuale tendenza del mercato ad una sempre più stretta collaborazione tra compagnie di navigazione con la creazione di diverse alleanze, potrebbe portare in breve tempo ad una conseguente riorganizzazione dei servizi riducendo gli scali ed aumentando la dimensione del naviglio utilizzato. In particolare, per quello che riguarda il Mediterraneo, l'utilizzo di navi di dimensioni superiori sulle rotte al servizio dei porti del Nord Europa comporta una conseguente ricollocazione di

quelle attualmente utilizzate per questi servizi sulle rotte mediterranee con una generalizzata crescita del naviglio impiegato.

L'avvenimento contemporaneo di tutti questi fattori influenza le previsioni nel medio termine ma, nonostante ciò, i principali operatori prevedono per il prossimo triennio almeno il mantenimento dei livelli di traffico del 2014 che, se confermati a fine esercizio, evidenziano la posizione di forza dello scalo genovese nel mercato italiano e mediterraneo.

Tali performance potranno essere assicurate sia da una auspicata ripresa dell'economia italiana sia dagli interventi pubblici e privati (infrastrutturali, sovrastrutturali e organizzativi) necessari per fare fronte alle trasformazioni in atto nel settore dello shipping.

## 2.2. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

La premessa iniziale a qualsiasi considerazione circa i traffici convenzionali è, come già evidenziato in precedenti relazioni, il ridimensionamento vissuto da alcuni comparti del settore che hanno subito l'effetto sostitutivo dei container.

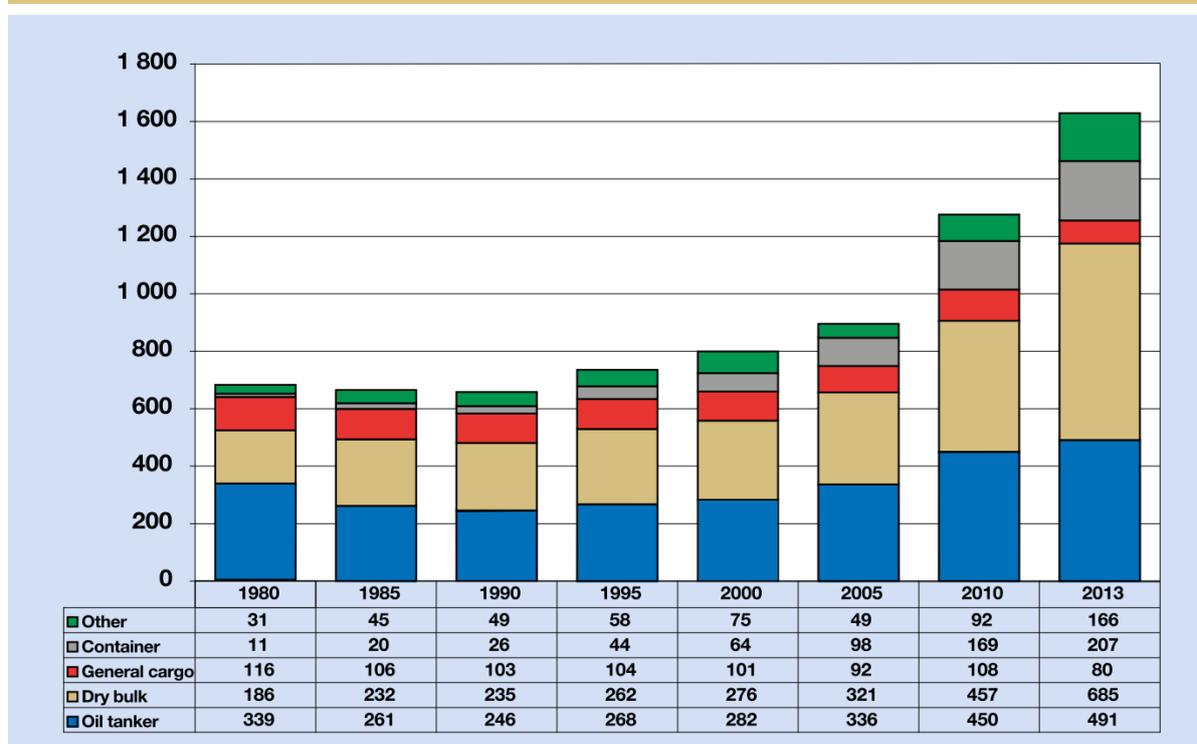
Si evidenzia, in particolare, il calo di general cargo e reefer mentre il comparto dei rotabili, successivamente alla crisi economica del 2009, ha registrato incrementi di traffico.

Una ulteriore conferma di questo andamento è riscontrabile dai dati forniti da UNCTAD sulla consistenza della flotta mondiale. Dal 1980 al 2013, si nota come il resto della flotta mondiale sia cresciuta circa del 150% mentre il comparto del general cargo sia stato l'unico a subire una contrazione, particolarmente concentrata in questi ultimi tre anni.

Anche il dato relativo all'età della flotta conferma come questo settore sia quello che ha beneficiato meno di nuovi investimento in naviglio: nel 2013 il 58% della flotta navigava da più di venti anni e solo l'11% aveva un'età tra 0 e 4 anni.

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

Figure 2.1. World fleet by principal vessel types, 1980–2013 (Beginning-of-year figures, in millions of dwt)



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

Il traffico di rotabili ha viceversa fatto registrare migliori risultati soprattutto su alcuni mercati quali del mar Baltico, del mare del Nord e del mar Mediterraneo. Per questa ragione il volume dei traffici e il livelli dei noli risulta strettamente collegato all'andamento delle economie e degli scambi dei paesi affacciati su quelle specifiche aree.

La crisi economica che perdura nei paesi mediterranei europei, unita all'instabilità politica dei paesi del Nord Africa ha reso particolarmente complicate previsioni di lungo termine relative ai traffici tra queste aree.

Il settore è in attesa di una ripresa in termini di volumi ma, soprattutto, del livello dei noli. L'eccesso di stiva di cui soffriva il settore negli anni scorsi continua a perdurare nonostante il grande numero di navi demolite durante l'ultimo anno. Tale fattore, congiuntamente al perdurare di una situazione europea non particolarmente vivace, sta progressivamente minando la redditività del settore.

Proprio a causa del drastico calo dei noli registrato nel 2013 le previsioni per il futuro sono positive con il perdurare delle caratteristiche tipiche del comparto che vedono tassi relativamente costanti durante tutto l'anno con rapide crescite durante i periodi estivi concentrati particolarmente nei segmenti di naviglio di dimensioni più ridotte e in quelle a trasporto misto merce e passeggeri.

Un ulteriore elemento di criticità è l'entrata in vigore dal primo gennaio del prossimo anno della nuova normativa MARPOL sul controllo delle emissioni di zolfo che costituirà un pesante costo di adeguamento per il naviglio o, soluzione che hanno adottato diversi operatori, un concentramento verso quei porti che ancora non la applicheranno. La soluzione maggiormente seguita da quegli operatori che hanno deciso di adeguarsi alle nuove normative è stata quella di passare ad una propulsione a base di metanolo, LNG o bunker con basso contenuto di zolfo, ma la mancanza di una fornitura di questi carburanti in diversi porti rende problematico l'approvvigionamento.

I traffici nel nord Europa registrano un calo della domanda, in buona parte originato dal calo di produzione di prodotti forestali in Scandinavia. Una ulteriore difficoltà per diversi operatori, quelli che continuano ad operare con naviglio tecnologicamente più arretrato e di dimensioni ridotte, è quella di competere con quei concorrenti, come Grimaldi o Wallenius Wilhelmsen, che si sono dotati di naviglio di nuova concezione più grande ed economico.

Il mercato mediterraneo vive momenti di grande incertezza con una conseguente volatilità sia dei noli sia dei servizi effettuati. La guerra civile in Siria ha provocato

un blocco dei traffici nel Mediterraneo orientale anche se ha contribuito a stimolare traffici via mare tra Egitto e Turchia utilizzati evitare la tratta terrestre scarsamente sicura. Nel complesso però il perdurare di tumulti nello stesso Egitto ha ridotto la produttività del paese e, di conseguenza, i traffici. Nel Mediterraneo occidentale i traffici di Libia ed Algeria si sono notevolmente complicati per effetto della situazione politica oltre che del basso livello di efficienza nei porti che generano lunghi tempi di attesa e costante congestione soprattutto in fase di scarico della merce. Gli operatori italiani come Moby, Grendi e Grimaldi hanno ampliato le proprie flotte con unità più grandi e moderne mentre Hellenic Seaways ha sostituito alcune unità con Ro-Pax per sfruttarne la maggiore flessibilità.

Infine, nei collegamenti tra Europa e Africa Occidentale i traffici rotabili permangono a buoni livelli di volumi e redditività e gestiti prevalentemente dagli operatori che storicamente operano in quelle aree come Messina, Marguisa ed RMR anche se il lento miglioramento delle infrastrutture portuali africane inizia a offrire la possibilità di uno scambio di trasporto modale a favore del contenitore e, in questa previsione, vengono sempre più impiegate navi Con-Ro e full container di piccole dimensioni.

### Porto di Genova

Il mercato della movimentazione di merci convenzionali, come è evidente ormai da anni, ha subito un ridimensionamento imputabile prevalentemente alla diffusione sempre maggiore del traffico containerizzato anche per merceologie storicamente movimentate con naviglio e strutture terrestri specifiche. Anche il porto di Genova non fa eccezione infatti, a parte i traffici di nicchia come i forestali, i siderurgici e le 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.

Il 2013 ha visto un incremento nella componente di macchine agricole e forestali a fronte di un calo dei prodotti siderurgici, che comunque rimangono la componente principale.

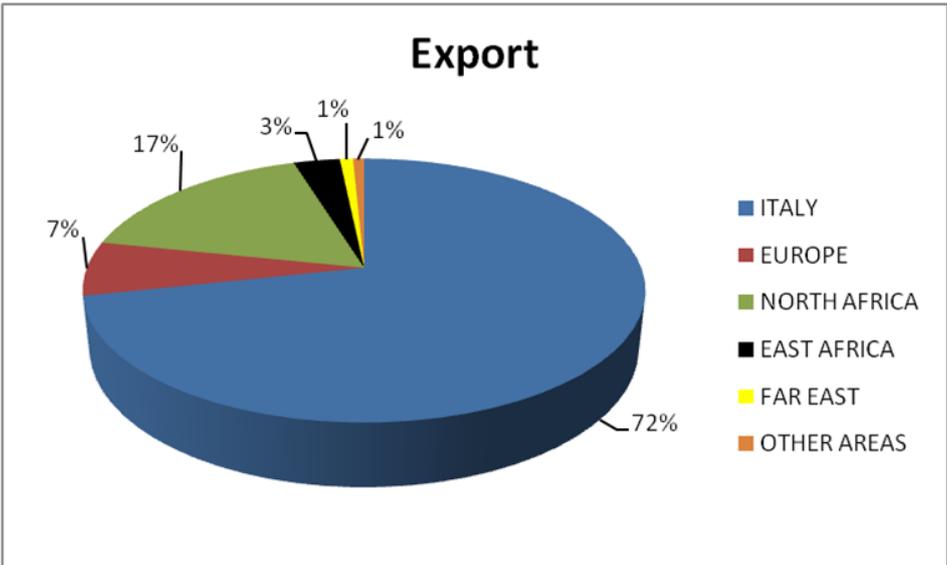
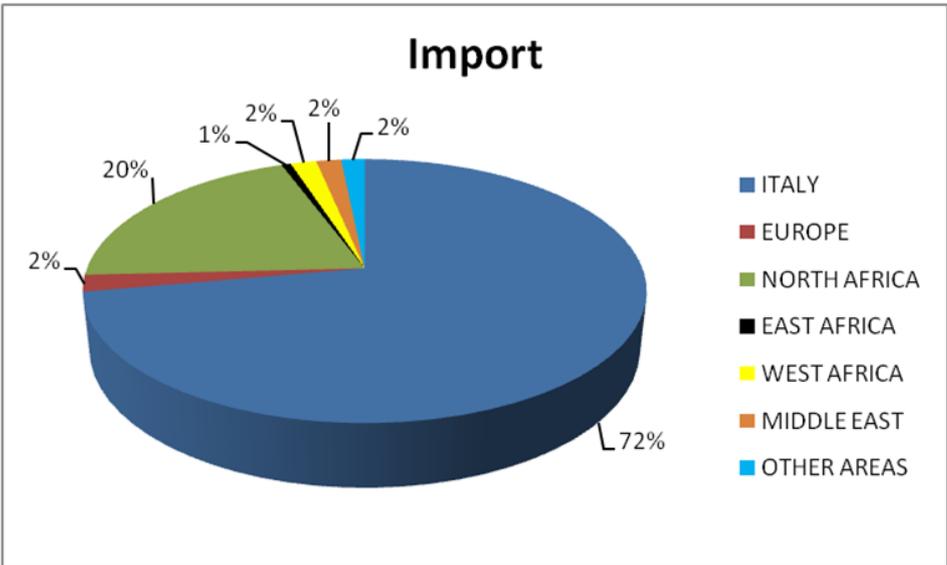
Il traffico dei rotabili ha fatto registrare un leggero incremento sia nel 2013 sia nel corso del 2014 che rafforza la posizione di Genova in questo segmento di traffico

anche in ragione della sua favorevole posizione baricentrica rispetto ai mercati di O/D via terra e alle relazioni marittime a corto raggio nel bacino del Mediterraneo.

In merito alle relazioni geografiche, i traffici convenzionali sono caratterizzati da una sostanziale prevalenza di scambi nazionali, riconducibili prevalentemente alle cosiddette Autostrade del Mare e ai traffici con le isole maggiori. Gli scambi con l'Italia, al 2013, costituiscono il 72% del totale.

Un'altra parte consistente di traffici riguarda le rotte con il Nord Africa che, nel 2013, costituivano rispettivamente il 17% del totale in import ed il 20% in export.

**Origini e destinazioni traffici convenzionali porto di Genova, 2013**



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Le previsioni degli operatori scontano il difficile periodo economico caratterizzato da una profonda incertezza che permette di elaborare stime prudenziali per il prossimo periodo. Per questa ragione, ad oggi, i terminalisti che operano nel segmento degli specializzati (forestali, cellulosa e metalli) prevedono di poter mantenere e consolidare i volumi di traffico registrati nell'ultimo biennio 2013-2014.

Anche per quanto attiene i traffici di rotabili, data anche la difficile situazione politica dei paesi Nord africani, mercato tra i più importanti per questo segmento, le ipotesi di sviluppo degli operatori mostra un sostanziale consolidamento dei volumi con modesti incrementi dei tassi di crescita.

### *2.3 I traffici di rinfuse liquide*

Il processo di stabilizzazione dell'economia mondiale sta avendo impatti positivi sul consumo e la produzione di petrolio, secondo le previsioni elaborate da OPEC e IEA la tendenza alla crescita registrata in questi ultimi anni dovrebbe confermarsi anche nel breve termine. Almeno per i prossimi cinque anni la domanda di petrolio greggio e dei suoi derivati dovrebbe rimanere sostenuta e questo dovrebbe avere riflessi positivi sui traffici. Questo potrebbe comunque non essere sufficiente a garantire una ripresa dei noli poiché, soprattutto a causa del prezzo di acquisto dell'acciaio particolarmente basso, parecchi armatori hanno acquistato del naviglio nuovo contribuendo ad aumentare la quantità di stiva presente sul mercato.

Nello specifico, analizzando il mercato delle navi VLCC, si nota come il settore sia profondamente messo alla prova dal perdurare di noli bassi, per alcuni periodi dell'anno anche inferiori a quelli di naviglio di dimensione nettamente minori, anche se gli ultimi mesi del 2013 hanno regalato una rapida ripresa degli stessi crescendo di quasi 50 mila \$ al giorno in soli due mesi. La flotta continua ad incrementare, anche se a ritmi inferiori rispetto a quelli dell'anno precedente, con 32 nuove navi consegnate e 24 demolite nel 2013 rispetto alle 48 consegnate e 18 demolite del 2012.

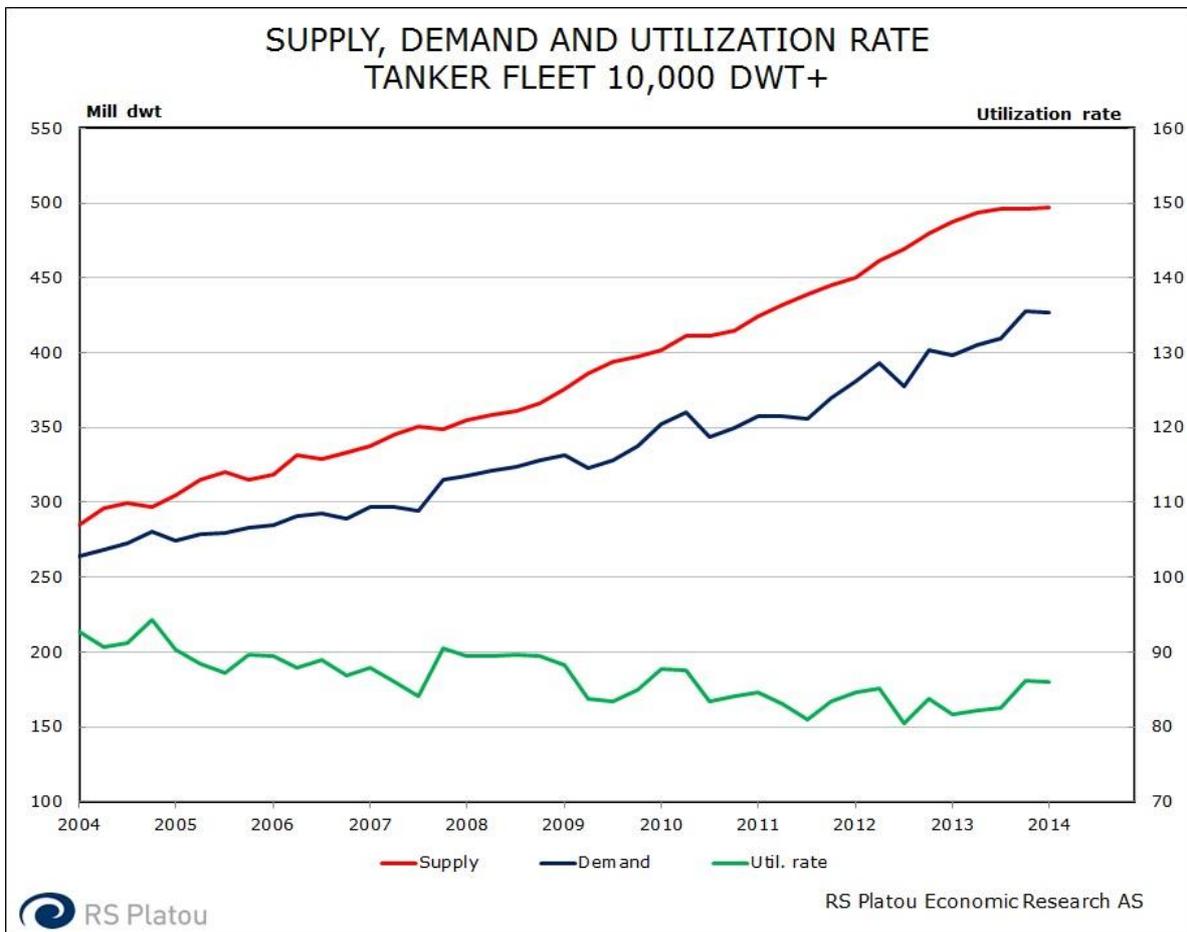
Le prospettive per gli armatori sono comunque positive perché, oltre all'aumento dei traffici, nei prossimi anni sulle navi più vecchie ed obsolete, con l'introduzione di una nuova normativa ambientale, ricadranno obblighi volti a raggiungere standard di sicurezza maggiori una pesante per cui stima essere più economico demolire direttamente queste navi. Inoltre l'attuazione ormai generalizzata della pratica dello slow steaming permette agli armatori di contenere i consumi di carburante e quindi i costi.

Questo debole equilibrio potrebbe essere turbato dall'ingresso sul mercato da parte di alcuni fondi di interesse americani che potrebbero portare sul mercato ingenti quantità di flotta anche se, nel breve termine, non dovrebbero esserci ripercussioni.

Il principale paese per movimentazione del petrolio greggio e dei suoi derivati continua ad essere la Cina che, di conseguenza, si conferma il primo noleggiatore di questa tipologia di navi. Questo nonostante la volontà da parte del governo cinese di governare il più possibile internamente il processo di approvvigionamento dei prodotti energetici. Le importazioni statunitensi di petrolio via mare

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. Questa riduzione è comunque compensata dalla crescita degli approvvigionamenti di petrolio greggio della Cina in paesi più lontani rispetto al passato, come Canada, Brasile e Caraibi, aumentando di conseguenza il numero di Tons/miglia totale e, di conseguenza, della percentuale di utilizzo della flotta.

**Eccesso di stiva e percentuale di utilizzo della flotta**



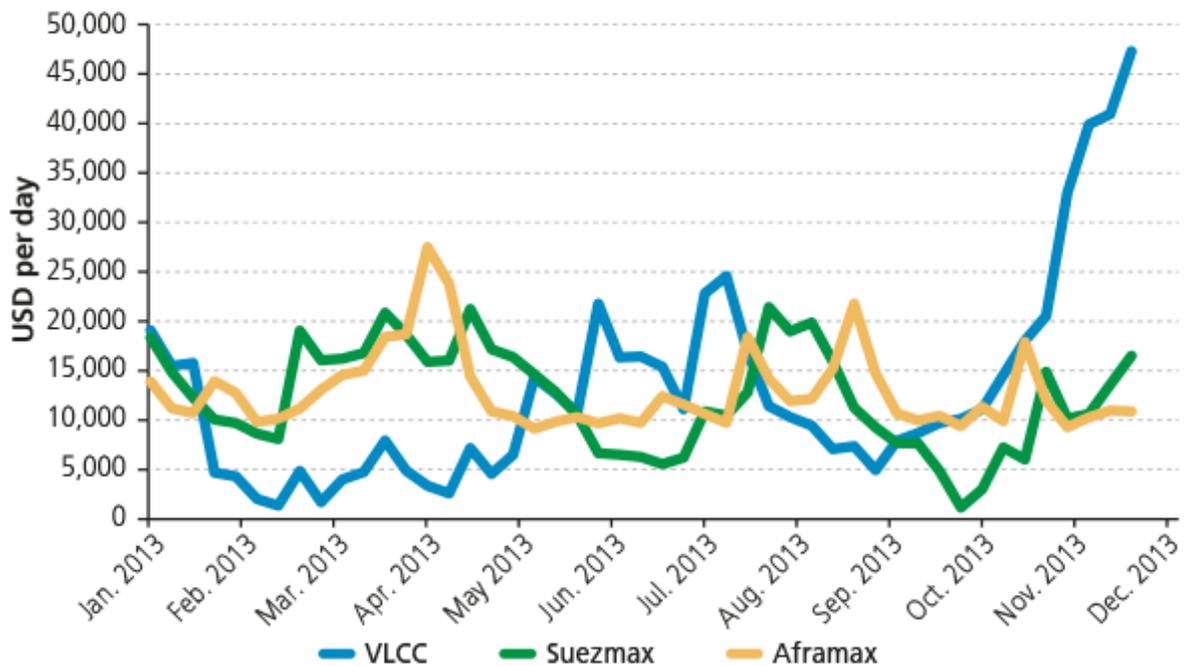
Fonte: Maritime Strategies International.

Nel complesso sembra che, almeno nel breve termine, il mercato possa raggiungere una discreta redditività e una conseguente stabilità. Per il futuro più a lungo termine il destino del settore sarà strettamente legato all'andamento del mercato del petrolio e alla lungimiranza degli stessi operatori che dovranno cercare

di compensare l'ingresso di nuove quantità di stiva demolendo le loro unità più obsolete.

La situazione per le navi nei segmenti di dimensioni inferiori come le Suezmax e le Aframax non è migliore di quella delle VLCC. I due segmenti hanno profonde analogie, infatti entrambi soffrono per un pesante e perdurante eccesso di offerta di stiva e il conseguente periodo di noli bassi. Inoltre il quasi completo azzeramento di importazioni marittime di greggio da parte degli Stati Uniti, che era quasi interamente proveniente da paesi africani dove navi di dimensioni ridotte operavano più agevolmente, ha pesantemente condizionato i traffici.

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



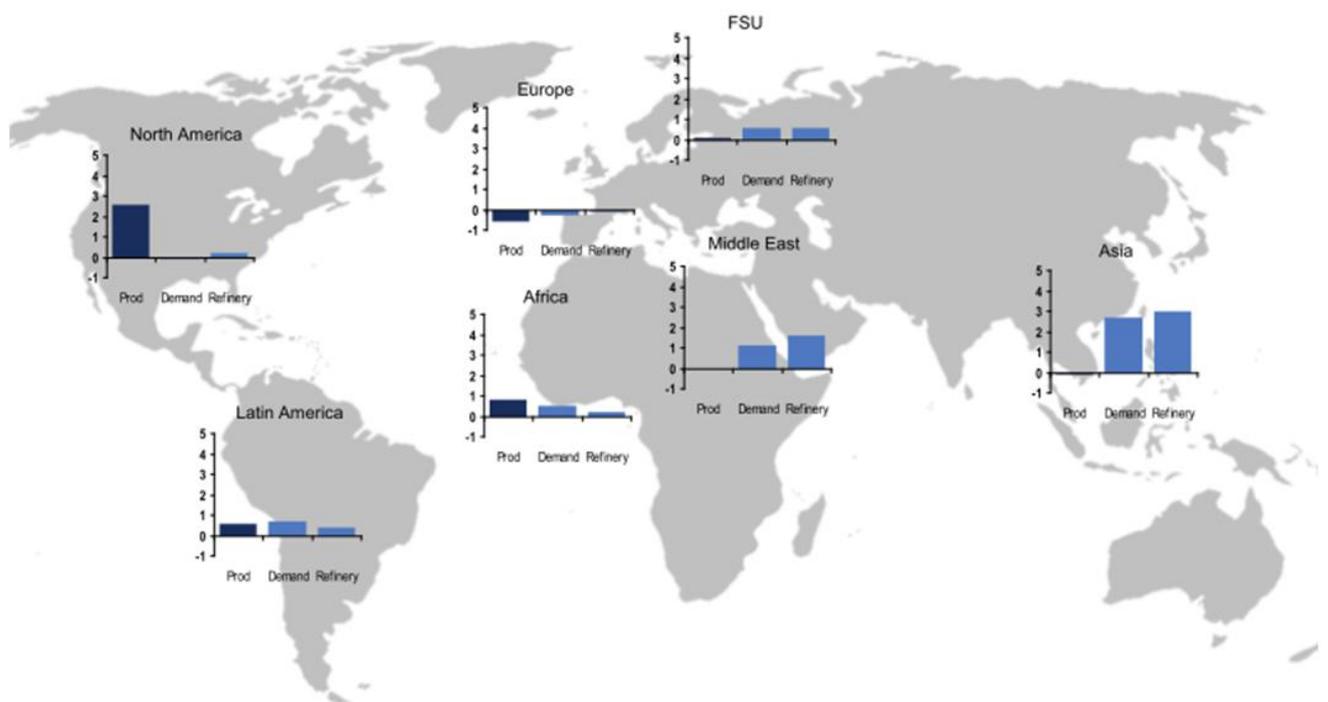
Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati Clarksons.

Nonostante ciò le prospettive per il breve termine sono moderatamente positive, l'aumento delle importazioni di greggio da parte della Cina garantisce un incremento delle Tons/Miglia effettuate dai porti del West Africa e del Sud America e la parziale stabilità politica del Sudan permette di operare nuovamente nel porto di Bashayer storicamente servito da questa tipologia di nave.

## Prodotti raffinati

L'andamento del settore è stato tra i meno volatili del panorama dello shipping. L'ormai consolidata tendenza alla localizzazione degli impianti di raffinazione nei paesi di origine dei prodotti ha penalizzato le raffinerie europee, anche provate da un calo dei consumi interni, ma ha dato un importante impulso al traffico marittimo di questi prodotti. Inoltre il miglioramento delle strutture portuali ha permesso l'utilizzo di navi cisterna di dimensioni sempre maggiori che, infatti, sono il segmento con maggiore redditività e prospettive di sviluppo. Il mercato si sta evolvendo sempre più verso una crescita del trasporto di prodotti maggiormente raffinati come la benzina e il gasolio in direzione dell'Europa o dell'estremo Oriente.

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



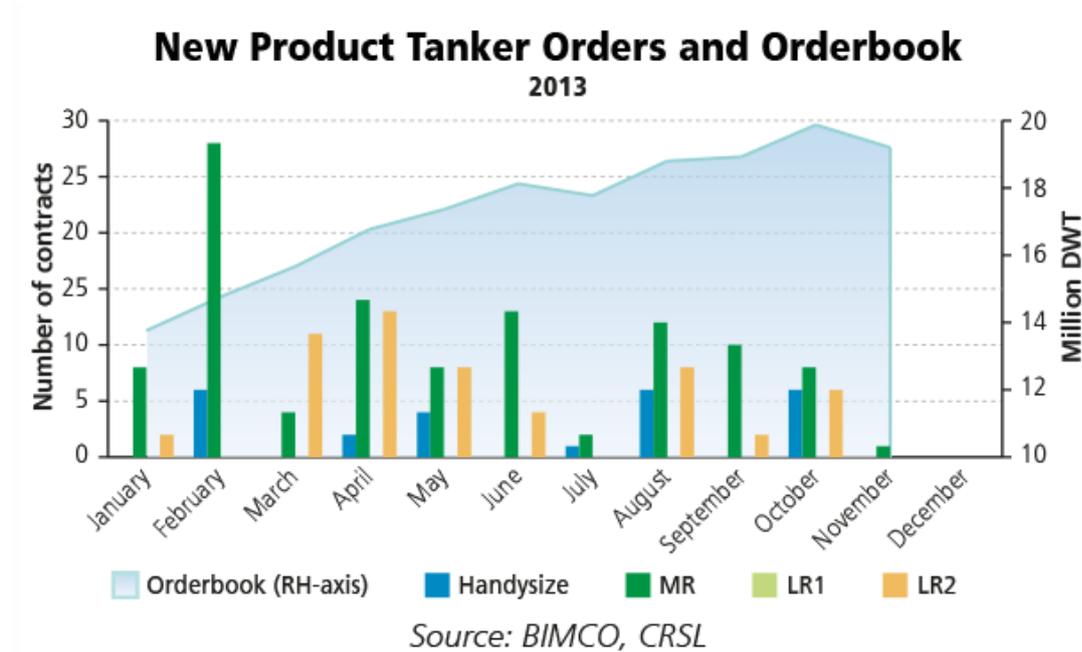
Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati IEA

Le prospettive per il settore sono sicuramente positive grazie alla futura entrata in funzione di nuove raffinerie in Medio Oriente e la conferma della stabilità dei flussi di traffico americani.

La crescita dei traffici su alcune rotte si riflette direttamente sul livello dei noli, nello specifico le aree medio orientali hanno registrato una crescita dei noli raddoppiando quasi i livelli dell'anno precedente, l'area caraibica e del golfo del Messico ha visto una rapida crescita passando da circa 2 navi al mese nello scorso anno alle 20 al mese di quest'anno ed anche in Africa occidentale i traffici hanno iniziato a svilupparsi su livelli competitivi. In controtendenza sono, invece, i traffici che coinvolgono il nord Europa ed i paesi baltici che soffrono per la riduzione della produzione delle raffinerie europee.

La scarsa redditività del settore ha limitato gli investimenti in naviglio nuovo e l'ha mantenuto scarsamente attrattivo per nuovi investitori. Questa tendenza adesso permette di ipotizzare una ripresa dei noli nel futuro prossimo anche grazie ad una moderata quantità di stiva presente sul mercato. La crescita dei noli stimoleranno comunque l'ingresso di nuovo naviglio sul mercato. Al 2013 comunque il segmento LR, quello di dimensioni maggiori, contava 15 nuovi ordini su una flotta viaggiante di 340 unità mentre quello MR registrava 65 ordini su una flotta di 521 unità.

### Andamento consegne ed orderbook nave product Tanker



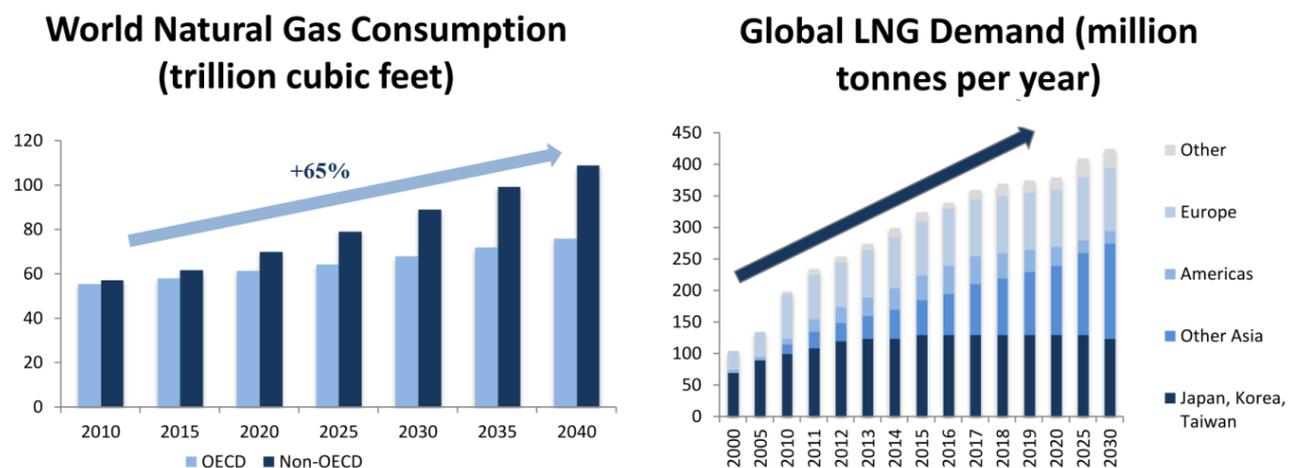
Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati Clarksons.

## LNG

Il 2013 ha vissuto numerosi eventi in grado di incidere, anche pesantemente, sul mercato del trasporto di LNG. I grandi volumi di estrazione di "shale gas" in Nord America ha originato un drastico calo dei prezzi alla produzione di GPL e LNG con conseguenti riflessi positivi sul trasporto degli stessi. Oltre a ciò lo sviluppo del cosiddetto "Yamal project" in Russia garantirà una produzione annua di circa 18 milioni di tonnellate. Oltre a ricoprire una grande importanza per i volumi prodotti, lo Yamal project ricopre un ruolo fondamentale anche dal punto di vista tecnologico. Le infrastrutture portuali saranno localizzate nel nord della Russia, in pieno Mare Artico, e le condizioni climatiche di quelle aree hanno necessitato lo sviluppo di naviglio specifico con uno scafo più resistente e una propulsione in grado di rompere eventuali lastre di ghiaccio sul percorso. Inoltre, durante i mesi estivi, verrà utilizzato per la prima volta il cosiddetto passaggio artico per trasportare del gas fino alla Cina.

La grande crescita della domanda di gas da parte della stessa ha dato stimoli al mercato, almeno fino a quando non saranno completate le pipeline per l'importazione del gas dalla Russia. Ma l'opera cinese di conversione dei cantieri navali nazionali per attrezzarli alla produzione di navi gassiere dovrebbe essere il segnale di una conferma della volontà cinese di continuare a puntare sull'approvvigionamento via mare.

### Crescita dell'offerta di LNG



Fonte: Elaborazioni Pareto Shipping su dati Bloomberg.

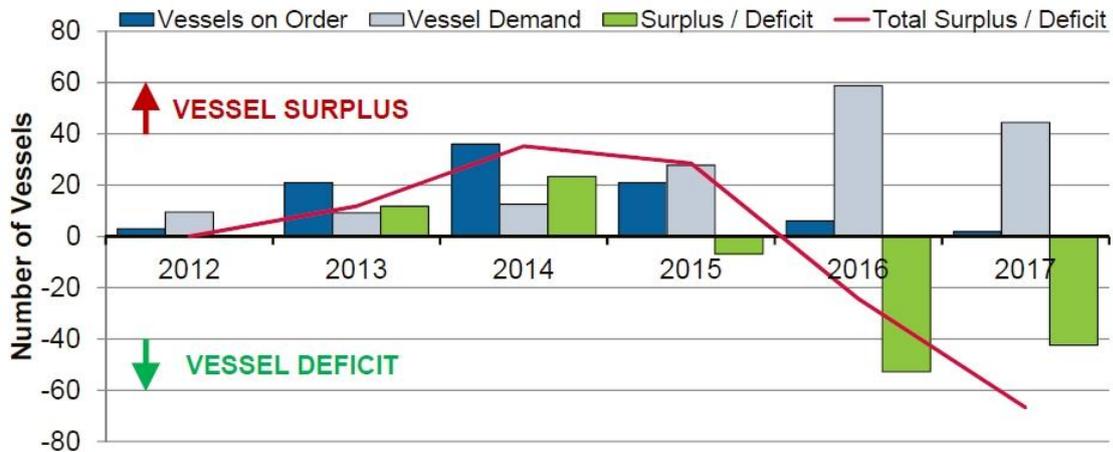
Anche durante il 2013 continua il calo dei noli ma, nonostante ciò le previsioni per il breve termine rimangono positive. La scelta di numerose compagnie di navigazione di convertire le proprie navi alla propulsione a gas ha alimentato la domanda dello stesso. Questa specifica necessità ha stimolato la necessità di navi gassiere di dimensioni più ridotte per svolgere l'attività di bunkeraggio e, per questa ragione, i grandi operatori del settore stanno pensando di sviluppare tre grandi hub localizzati in Nord Europa, Emirati Arabi e Singapore da servire con le navi di dimensioni maggiori, e da lì svolgere attività di feederaggio con naviglio di dimensioni inferiori.

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.

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.

## Orderbook navi LNG



Fonte: BRS.

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.

## Oli vegetali

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

La produzione di olio di palma permane localizzata in Indonesiani e Malesia ed in maggiori paesi importatori sono Europa e Stati Uniti d'America. Le navi utilizzate per questo tipo di traffico sono prevalentemente quelle di categoria MR1 e MR2. Anche quest'anno si è registrato un aumento del numero di navi di questa categoria con una crescita del 18% rispetto all'anno precedente. Inoltre si sono conclusi circa 225 viaggi spot rispetto ai 190 del 2012 e i 170 del 2011.

Nell'anno appena concluso, sono state varate 66 nuove navi ed è prevista la consegne di altre 107 unità nel corso del 2014.

L'andamento dei noli medi giornalieri di una nave MR2 che trasporta olio di palma sono stati vicini ai 19.200 \$ al giorno per viaggi spot nel 2013, rispetto ai 17.750 \$

dell'anno precedente e Stenaweco si conferma il principale operatore con più di 55 unità di categoria MR2 impegnate nel 2013 nel trasporto di olio di palma.

Per ciò che riguarda il mercato degli altri oli vegetali e del biodiesel, esso è concentrato su alcune specifiche rotte tra i pochi paesi produttori e gli altrettanto esigui consumatori finali. L'origine della merce è concentrata in Argentina, Brasile e i paesi affacciati sul Mar Nero, e ha come destinazione la Cina, l'India, l'Europa e i Caraibi. Durante il 2013, il trasporto di queste merceologie è cresciuto del 6% rispetto all'anno precedente, raggiungendo i 5,2 milioni di tonnellate.

La contrazione dei traffici di biodiesel tra Argentina ed Europa, invece, permane anche nel corso del 2013 acuendo la performance dello scorso anno. Sempre a causa dell'introduzione di una tassa all'importazione da parte dell'Unione Europea, dal calo del 6% del 2012 si è passati ad una riduzione di ulteriori 32 punti percentuali durante l'anno scorso. Cala di conseguenza il peso percentuale dell'Europa sul totale delle movimentazioni di questa merceologie che, infatti, passa dal 90% del 2012 al 66% dell'anno successivo.

Il mercato principale per gli oli vegetali, prevalentemente soia e girasole, continua ad essere l'Asia, con circa il 57 % del totale esportato; nello specifico, l'India è rimasta il primo importatore con circa un milione di tonnellate, e, in generale, la percentuale di naviglio impiegata sulle rotte tra Sud America e Asia è cresciuta del 10%.

### Navi chimichiere

Il 2013 è stato il primo anno dall'inizio della crisi economica in cui almeno alcuni dei principali operatori mondiali sono riusciti a non registrare perdite. Questo è un segnale incoraggiante per un settore incerto che continua a soffrire per il perdurante eccesso di stiva presente sul mercato e per un andamento dei noli senza una tendenza precisa e con grandi difficoltà di previsione. Nel corso dell'ultimo anno vi è inoltre stato l'ingresso sul mercato di poche unità che, in ogni caso, hanno contribuito ad aumentare ulteriormente la quantità di stiva presente sul mercato.

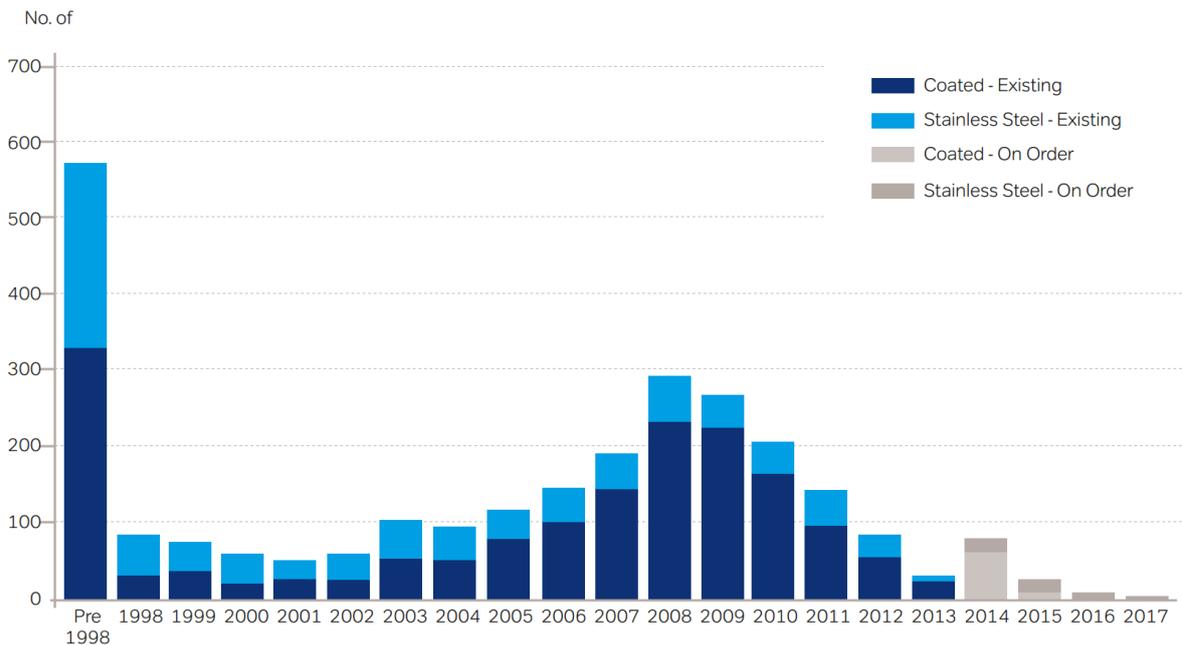
Per lo meno la domanda globale di prodotti chimici sta avendo una lenta ripresa e, nel giro di pochi anni, gli Stati Uniti sono passati da essere un paese importatore ad uno esportatore. Questo prevalentemente grazie alla massiccia opera di

estrazione di "shale gas" che ha garantito una repentina riduzione dei costi di produzione dei prodotti chimici e, di conseguenza, un grande stimolo al trasporto di questi stessi prodotti soprattutto nella rotta dal golfo del Messico all'Europa e la Cina.

Oltre al fenomeno dello shale gas, la chiusura di diversi impianti di raffinazione in Europa, ha reso necessaria l'importazione di prodotti finiti dalle aree medio orientali e questo ha garantito ulteriori traffici per gli operatori.

Le principali compagnie operanti sul mercato hanno, nel corso degli ultimi anni, intrapreso una politica volta all'aggregazione o, comunque, alla collaborazione per razionalizzare i processi e ridurre i costi in questo periodo particolarmente difficile per il settore. Inoltre l'aggregazione tra società operanti in aree geografiche o con tipologie di naviglio differenti dà agli operatori la possibilità di accedere a nuovi mercati.

### Chimichiere consegnate nel 2013 e orderbook per gli anni successivi



Fonte: Barry Rogliano Salles

Il mercato del trasporto di prodotti chimici è talmente variegato ed eterogeneo che, seppure in un momento generale non positivo, vede alcune nicchie settoriali che registrano risultato estremamente positivi, quasi esclusivamente grazie alla ridotta flotta disponibile ed alle difficoltà di sostituzione con altre metodologie di

trasporto. Il primo caso è quello delle chimichiere con cisterne in acciaio inossidabile, le uniche adatte al trasporto di acido solforico e fosforico che, a causa di un costo di realizzazione particolarmente elevato ha trovato pochi operatori disposti ad investire in questo settore. Gli altri casi sono quelli del trasporto di bitume e del bunkeraggio. Il primo, a causa dell'alta specializzazione necessario al trasporto di merce mantenuta ad alte temperature, vede pochi operatori presenti sul mercato e conseguenti noli alti, il secondo ha registrato la nascita di una nuova tendenza, ovvero la conversione di navi chimichiere per il trasporto di bunker, e l'utilizzo delle stesse per effettuare rifornimenti in mare che, essendo svolti in acque internazionali, non sono gravati da tasse. Quest'ultima tendenza, se dovesse essere ampliata, potrebbe arrecare gravi danni agli operatori che effettuano le operazioni di rifornimento in maniera tradizionale, soprattutto a quelli affacciati su mari chiusi o comunque meno esposti a condizioni meteo pericolose per il trasbordo.

### Porto di Genova

L'andamento dei traffici di rinfuse liquide movimentate nel porto di Genova è strettamente collegato all'andamento del mercato italiano, soprattutto per quanto riguarda l'approvvigionamento di rinfuse liquide petrolifere che hanno un mercato limitato da elementi strutturali che ne 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.

La movimentazione di rinfuse liquide petrolifere, il trend degli ultimi 10 anni riflette l'andamento della capacità industriale di raffinazione del nostro paese. Nello specifico è stato caratterizzato da una riduzione dei traffici di greggio accompagnata da un aumento dei prodotti raffinati, cresciuti a un tasso medio annuo del 2%. Nel corso dell'ultimo anno si è registrata una situazione pressoché stazionaria rispetto all'anno precedente per entrambe le componenti.

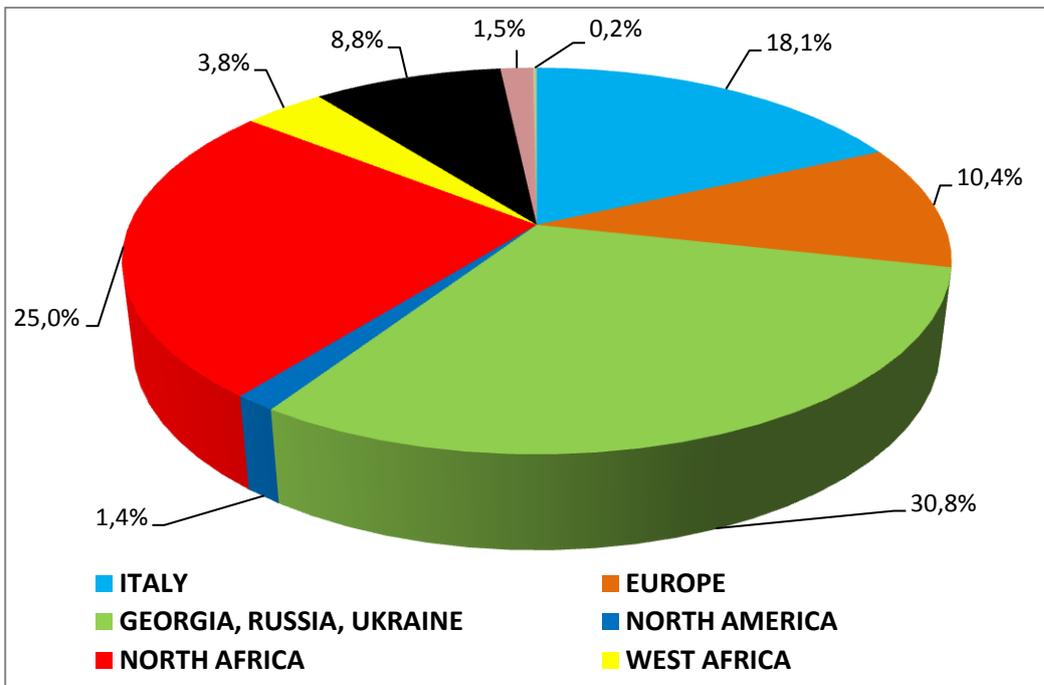
Le altre rinfuse liquide non petrolifere hanno risentito della crisi economica anche se con andamenti differenziati rispetto alle singole tipologie merceologiche movimentate. Pur nelle difficoltà congiunturali che caratterizzano l'importazione di questi traffici, il sistema di offerta genovese continua a rappresentare un polo di

eccellenza nel mercato mediterraneo, attraverso significativi interventi posti in essere dagli operatori che hanno permesso una diversificazione produttiva e la fornitura di servizi a valore aggiunto.

In relazione alle principali origini delle rinfuse liquide movimentate, ricordando come quelle petrolifere costituiscano quasi la totalità dei volumi e possono quindi influenzare il risultato complessivo, nel 2013 si conferma una forte ripresa degli scambi con il Nord Africa che ha determinato un marcato recupero dei volumi persi nel 2011 a causa dell'instabilità politica di quelle aree, ed un incremento ancora maggiore dei traffici con Georgia, Russia e Ucraina che compensa parzialmente il calo registrato nell'anno precedente. In esportazione, sebbene si tratti di volumi marginali rispetto alle importazioni, si evidenzia un aumento dei traffici con il Medio Oriente, 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 Russia, Algeria, Egitto, Nigeria e Libia. La Russia è il primo paese per importanza con 4,3 milioni di tonnellate di greggio movimentate. I paesi del Nord Africa pesano per 3,7 milioni di tonnellate e, pur rivestendo sempre un ruolo fondamentale, hanno ridotto le movimentazioni nell'ultimo decennio, soprattutto quelle legate alla Libia.

### 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 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 a partire dal 2016). Le previsioni per quello che riguarda gli oli vegetali ed i prodotti chimici sono invece maggiormente positive anche se, soprattutto negli oli vegetali, tese al recupero dei volumi persi negli ultimi anni per effetto della situazione economica congiunturale. Nello specifico alcuni miglioramenti realizzati nelle strutture portuali e la modifica della restrittiva politica fiscale nazionale sull'importazione di prodotti vegetali da utilizzare come combustibili, restituiscono positive attese sullo sviluppo dei traffici nel prossimo triennio.

In ogni caso, quasi tutti gli operatori sottolineano come la grande volatilità dei prezzi delle materie prime e del costo di trasporto delle stesse rendano particolarmente laborioso la redazione di stime per il futuro a medio o lungo termine.

#### **Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse liquide 2015-2017 (tons)**

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Greggio	11.200.000	11.000.000	11.000.000
Raffinati	4.100.000	4.100.000	4.100.000
Oli vegetali	435.000	455.000	495.000
Vino	85.000	85.000	85.000
Chimici	580.000	610.000	610.000

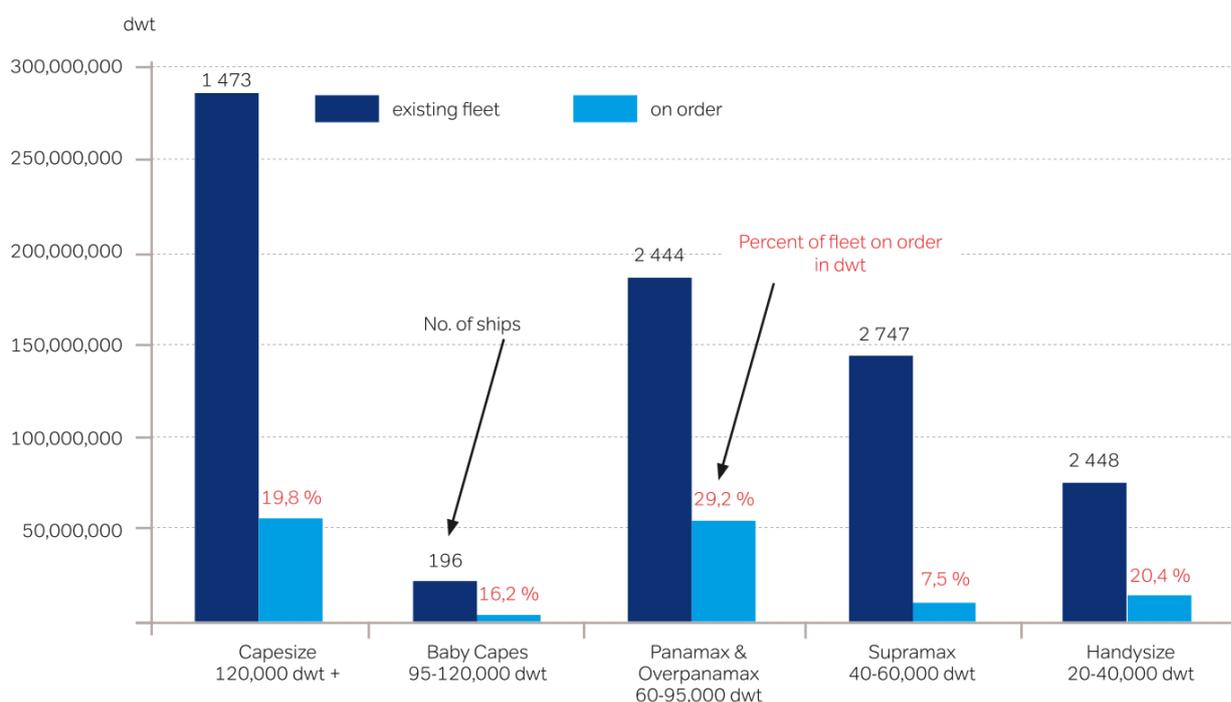
Fonte: elaborazioni uffici APG sulla base dei dati forniti dagli operatori portuali

## 2.4 I traffici di rinfuse solide

Il traffico di rinfuse solide continua a vivere un periodo critico per l'intero settore dove persiste il livello dei noli particolarmente bassi. Il trend positivo di fine 2012 non è durato per l'anno successivo con drastico fino a toccare una media di 6.000 \$ per un nolo sul Baltic Exchange, livello più basso mai registrato dal 2009.

La causa principale del perdurare di questa criticità strutturale è da ricercare nel continuo eccesso di stiva presente sul mercato, oltre che da una serie di eventi temporanei che comunque hanno penalizzato i traffici. Nonostante il grande numero di navi già presenti sul mercato, soprattutto nel segmento capesize, nel corso del 2013 sono state consegnate 95 nuove navi e l'orderbook per gli anni successivi è ancora consistente.

### Situazione flotta navi rinfusiere e relativo orderbook a gennaio 2014

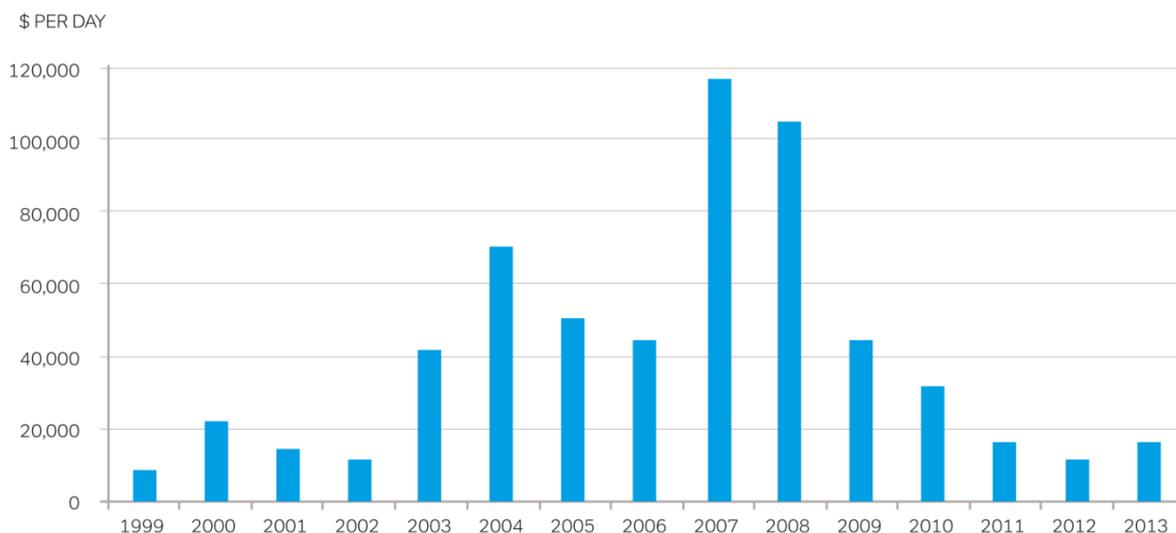


Fonte: Barry Rogliano Salles.

La difficoltà nel reperire traffici sufficienti a saturare la stiva presente sul mercato è sicuramente la motivazione principale per il perdurante livello basso dei noli, ma durante l'anno appena concluso si sono verificati eventi eccezionali che hanno

ulteriormente penalizzato il mercato. Nello specifico la prima parte dell'anno ha visto abbattersi sulle coste Australiane un numero di cicloni decisamente superiore alla media, ed anche le condizioni della stagione delle piogge in Brasile si sono rivelate particolarmente proibitive. Questo periodo di scarsa accessibilità ai due principali mercati di approvvigionamento ha ridotto la quantità di merce disponibile sul mercato con un ulteriore decremento dei noli. Inoltre la consegna di altre 26 Valemax avvenuta proprio nel pieno di questo periodo ha contribuito a stressare ulteriormente il mercato. Il risultato di questa serie di eventi è stato il calo dei noli spot fino a 5.000 \$/d su alcune rotte e di quelli a lungo termine a circa 11.000 \$/d. Fortunatamente già verso la fine del primo semestre dell'anno la produzione australiana e brasiliana di iron ore ha avuto un'ottima performance con un incremento delle esportazioni che è passata da 47 milioni di tonnellate mensili dell'Australia e 25 milioni per il Brasile a, rispettivamente, 55 e 31 milioni nel giro di pochi mesi. Il ritorno sul mercato di certi volumi di traffico ha permesso ai noli di aumentare rapidamente fino ad arrivare ai picchi registrate a settembre di circa 42.000 \$/d per il noleggio a lungo termine e 64.000 \$/d per quello spot con una crescita di 10 volte nel giro di quattro mesi.

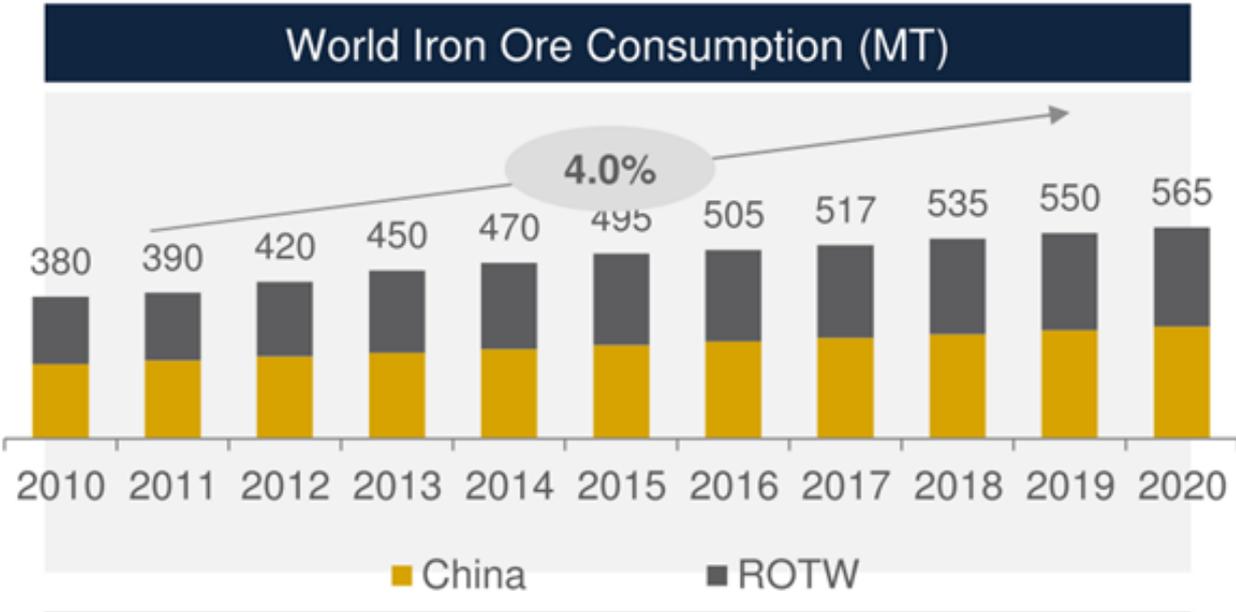
### **Nolo medio giornaliero per navi capesize (1999-2013)**



Fonte: Barry Rogliano Salles.

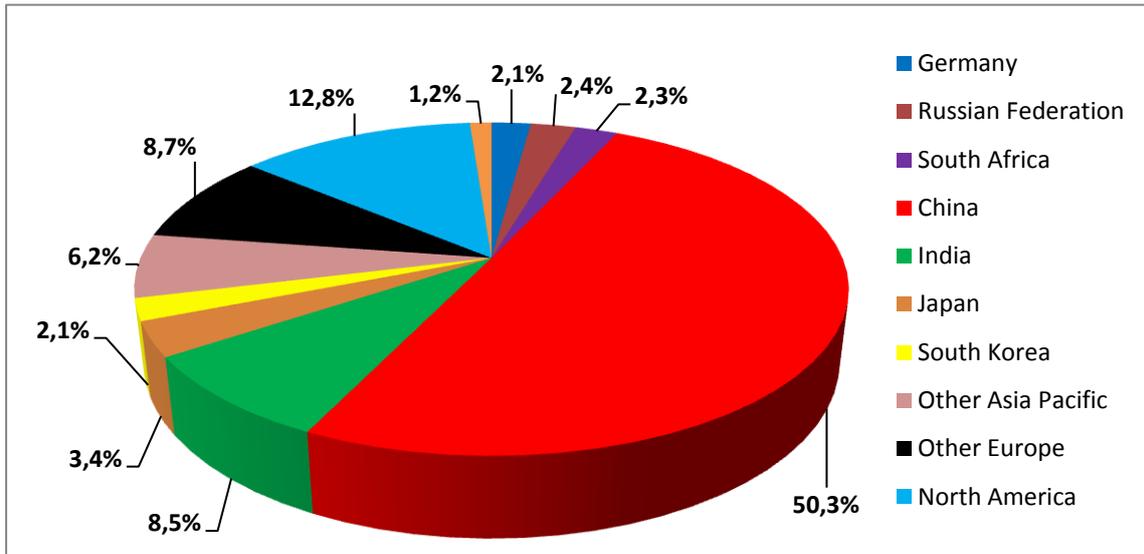
I maggiori volumi di rinfuse solide movimentati a livello globale sono quelli legati alla produzione di energie ed alla produzione di acciaio. Nello specifico, il secondo caso, coinvolge entrambe le due merceologie maggiori, ovvero il carbone e l'iron ore. Appare chiaro come la produzione dell'acciaio e i paesi che l'attuano saranno le maggiori forze in grado di influenzare il trasporto delle citate merceologie. A questo proposito, appare sempre più chiaro come il mercato della produzione dell'acciaio tenda ad essere 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. Dal grafico seguente appare chiaro quale sia l'importanza del consumo cinese di iron ore e carbone sul totale scambiato sui mercati.

**Crescita del consumo mondiale di carbone ed iron ore (2010-2020)**



Fonte: Pareto Shipping Research.

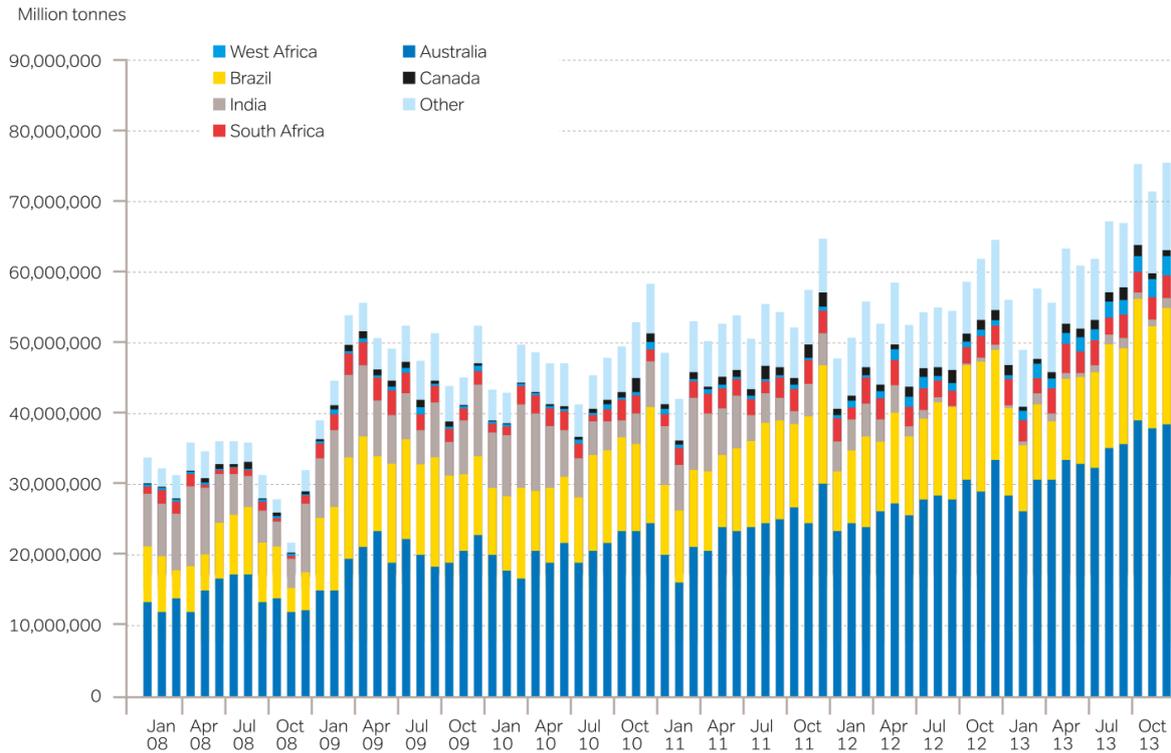
## Consumo mondiale di carbone (2013)



Fonte: BP Energy Outlook.

Oltretutto l'economia cinese, di cui la componente di industria pesante è una delle preponderanti è prevista continuare a crescere ai ritmi più elevati a livello globale, per cui l'approvvigionamento di queste merceologie continuerà in modo altrettanto lineare se non più rapida. Durante lo scorso anno, ad esempio, la produzione cinese di acciaio si è attestata vicino ai 775 milioni di tonnellate che, rispetto ai 709 milioni dell'anno precedente, significa un incremento annuo pari al 9,25%, nettamente superiore all'andamento del PIL. Questa crescita ha, naturalmente, stimolato la produzione nei paesi di origine delle materie prime. In particolare l'Australia ha accresciuto la sua produzione di iron ore del 16,2% rispetto all'anno precedente raggiungendo i 590 milioni di tonnellate esportati mentre il Brasile ha registrato mantenuto i livelli dello scorso anno con una produzione che si è attestata a 330 milioni di tonnellate.

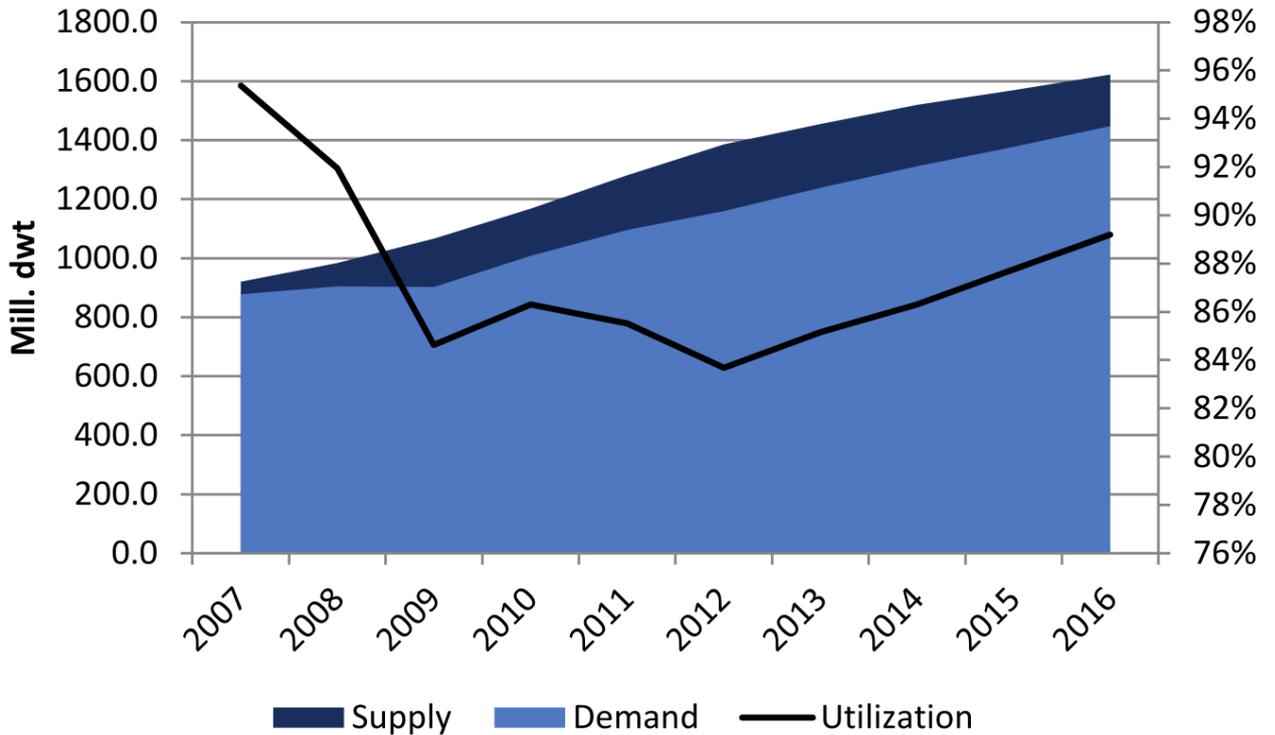
## Importazioni cinesi di Iron Ore divise per provenienza (2008-2013)



Fonte: Barry Rogliano Salles.

A proposito del peso della Cina sul trasporto globale di iron ore, anche nell'ultimo anno si è confermata la tendenza emersa nel 2012 verso una variazione delle principali direttrici di traffico, principalmente guidata da politiche di riduzione dei costi di trasporto. In particolare, continua l'aumento delle importazioni provenienti da Australia e West Africa, soprattutto Liberia e Sierra Leone, mentre si sono stabilizzate le importazioni provenienti dal Brasile, più lontano geograficamente e con caratteristiche fisiche del minerale meno adatte alla produzione. Questa localizzazione delle rotte su tratte più brevi ha provocato un calo in termini di tonnellate/km e un crollo drastico del mercato atlantico, contribuendo ulteriormente alla riduzione dei margini di profitto per gli operatori e generando una brusca frenata della tendenza al rialzo del Cape Index.

### Domanda e offerta di stiva nel segmento Capesize (2007-2016)



Fonte: Pareto shipping research

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.

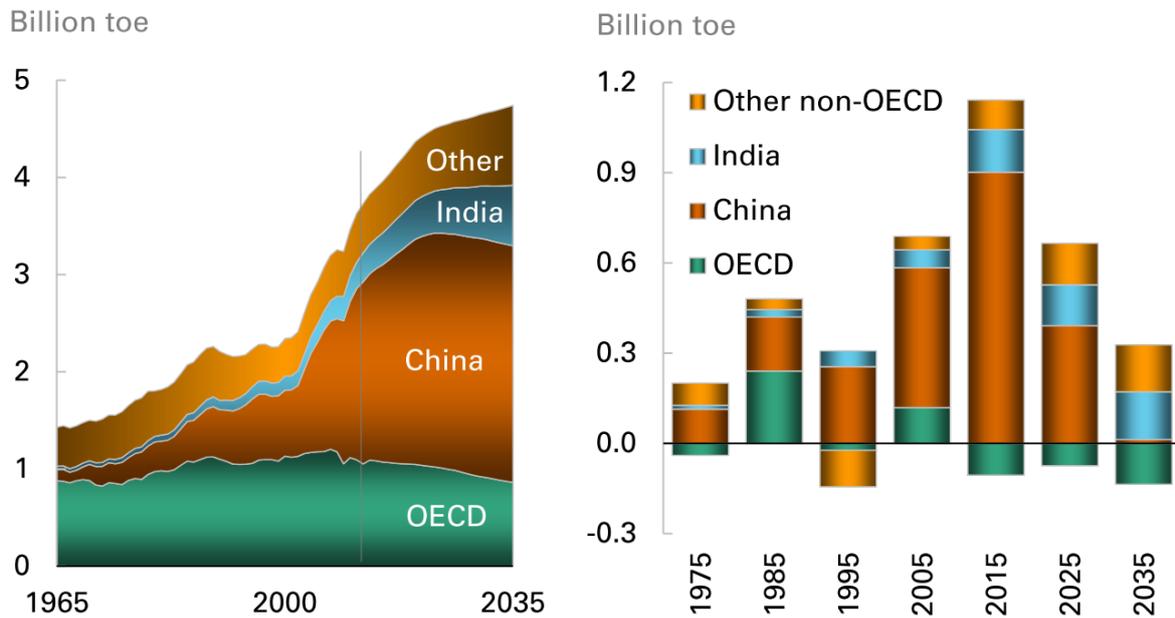
Purtroppo, la tendenza emersa nel 2012 che prevedeva il ricorso al disarmo a lungo termine o alla demolizione, il tutto per ridurre la quantità complessiva di stiva, ha registrato una battuta di arresto. Quindi, nel corso del 2013, nonostante il disarmo di alcune navi, la demolizioni di 43 unità ed il calo degli ordini e delle consegne, la flotta mondiale è comunque cresciuta del 7% continuando a ridurre il potere contrattuale e, quindi, la redditività degli armatori.

In ogni caso la situazione, dopo il momento peggiore vissuto nel 2012, sta lentamente migliorando e, nel medio termine, la situazione dovrebbe migliorare con un incremento della percentuale totale di utilizzo della flotta anche se, secondo le elaborazioni di Pareto Shipping Research, ancora non si intravedono i

presupposti per raggiungere i risultati registrati nel periodo precedente alla crisi economica.

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 (1965-2035)



Fonte: IEA 2014.

Per entrambi gli usi, l'area dove è più alta la domanda di merce è l'Asia e, in particolare, la Cina. La tipologia di carbone maggiormente utilizzato nella produzione di energia viene estratta in paesi prevalentemente concentrati nella zona del Pacifico. Per questa ragione le rotte principali per quantità e frequenza sono quelle che collegano Australia e Indonesia a Cina, India e Giappone.

Per quello che riguarda l'Europa, l'attenzione alla riduzione di emissioni attuata dall'UE ha portato ad una riformulazione del mix energetico utilizzato nei vari paesi, 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.

Naturalmente l'industria della produzione d'acciaio è localizzata anche negli Stati Uniti ed in Europa. Nel primo caso i traffici, almeno in importazione, sono molto contenuti considerando che il paese è anche un importante produttore di carbone, in Europa invece, sebbene i consumi di carboni per tutti gli usi pesino solo per il 10% del totale, esistono flussi di dimensioni importanti verso, 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. Relativamente all'Italia, la riduzione dell'operatività dell'ILVA di Taranto, prima acciaieria italiana nel ciclo a caldo, ha ridotto drasticamente le importazioni sia di carbone che di iron ore e il clima sempre più contrario alla produzione di energie tramite carbone non garantisce prospettive positive per il futuro prossimo del settore.

Altro mercato in sofferenza ma tutt'ora con un ruolo strategico a livello europeo e nazionale è quello della produzione di cemento e clinker. L'importazione di queste merceologie è strettamente correlata all'andamento del settore delle costruzioni che, nel corso del 2013 il settore ha visto peggiorare ulteriormente la situazione di crisi pregressa.

Le previsioni Ance per il 2014 segnalano ancora una flessione degli investimenti in costruzioni del 2,5% in termini reali. L'attenuazione della caduta rispetto agli anni precedenti è legata alla proroga e al potenziamento degli incentivi fiscali per gli interventi di riqualificazione del patrimonio abitativo ed alle misure di rilancio del mercato dei mutui.

La crisi ha inciso sensibilmente sull'occupazione con effetti pesantissimi: le costruzioni hanno perso, dall'inizio della crisi 480.000 unità (-23,8%) che raggiungono le 745.000 considerando anche i settori collegati.

Il difficile contesto settoriale non manca di manifestare i suoi effetti anche sulla tenuta del tessuto imprenditoriale. L'aumento dei fallimenti nelle costruzioni è proseguito anche nel 2013 (+8,6% su base annua), portando il numero totale di procedure fallimentari aperte negli ultimi cinque anni a 13.371 imprese.

La crisi del mercato immobiliare residenziale, in atto dal 2007, continua anche nel 2013. Secondo i dati dell'Agenzia delle Entrate, il numero di abitazioni

compravendute registra nel 2013 una flessione del 9,2% rispetto al 2012. Dal 2007 al 2013 le compravendite di unità immobiliari residenziali si sono ridotte del 53,6%, passando da circa 869mila transazioni a circa 403mila del 2013. Ciò significa che nel 2013 sono state compravendute circa 466mila abitazioni in meno rispetto al picco del 2006.

Le prospettive a breve termine del mercato immobiliare residenziale rimangono ancora incerte a causa delle persistenti difficoltà economiche delle famiglie che, in questi anni, hanno subito una riduzione del reddito e del risparmio disponibili. Oltre a ciò si aggiunge l'enorme difficoltà di accesso al credito da parte delle famiglie per l'acquisto di abitazioni. Come emerge dai dati di Banca d'Italia, nel 2013, si evidenzia un'ulteriore diminuzione del 13,1% del numero di nuovi mutui erogati per l'acquisto di abitazioni da parte delle famiglie, a conferma di un trend negativo in atto dal 2007. Nel periodo 2007-2013, i mutui per l'acquisto dell'abitazione hanno subito una diminuzione del 65,7%.

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 (\*) (2008-2014)

	2013 Milioni di euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008 2013	2008 2014 <sup>(°)</sup>
		Variazione % in quantità								
COSTRUZIONI	128.746	-2,4	-8,6	-4,7	-4,2	-7,6	-6,9	-2,5	-30,0	-31,7
ABITAZIONI	70.321	-0,4	-8,1	-0,1	-2,9	-6,4	-5,0	-0,8	-21,1	-21,8
- nuove <sup>(°)</sup>	21.946	-3,7	-18,7	-6,1	-7,5	-17,0	-18,4	-9,2	-53,9	-58,1
- manutenzione straordinaria <sup>(°)</sup>	48.375	3,5	3,1	4,8	0,6	0,8	2,6	3,0	16,5	20,0
NON RESIDENZIALI	58.425	-4,4	-9,1	-9,4	-5,7	-9,1	-9,2	-4,6	-38,7	-41,5
- private <sup>(°)</sup>	35.239	-2,2	-10,7	-6,9	-2,1	-8,0	-9,1	-4,3	-33,4	-36,3
- pubbliche <sup>(°)</sup>	23.186	-7,2	-7,0	-12,6	-10,5	-10,6	-9,3	-5,1	-45,2	-48,0

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

(°) Stime ANCE

Fonte: Elaborazioni Ance su dati ISTAT.

Nel 2013, sulla scia della dinamica del settore delle costruzioni nelle principali economie continentali, si è attenuata la fase fortemente negativa dei consumi di cemento in ambito europeo, la produzione ha comunque registrato un decremento pari all'1,2% attestandosi a circa 157 milioni di tonnellate. Nei paesi Cembureau<sup>1</sup>, viceversa, si è rilevato un incremento della produzione pari al 2,6%, per complessivi 233 milioni di tonnellate.

In Europa, a livello di singolo paese, la produzione di cemento mostra un evidente rallentamento nella contrazione rispetto all'anno precedente. La Germania ha registrato, infatti, un decremento del 2,3%, confermandosi il primo produttore a livello continentale con 31,7 milioni di tonnellate. La Francia, la Spagna e la Polonia rilevano una contrazione della produzione (rispettivamente -3,0%, -14,5% e -7,5%), ma in misura sensibilmente inferiore rispetto al 2012. La nazione che ha maggiormente subito gli effetti negativi legati alla crisi economica internazionale è stata la Spagna. La produzione del paese iberico, infatti, nel 2013 si è attestata a 13,6 milioni di tonnellate, circa un quarto rispetto al livello di 54 milioni di tonnellate raggiunto nel 2007.

### Produzione di cemento in Europa (2012-2013)

	000 tonnellate / 000 tonnes		
	Produzione / Production		Variazioni% / Change %
	2013	2012	2013/2012
Germania / Germany	31.689	32.432	-2,3%
Italia / Italy	23.083	26.244	-12,0%
Francia / France	17.469	18.018	-3,0%
Spagna / Spain	13.626	15.939	-14,5%
Polonia / Poland	14.454	15.627	-7,5%
Regno Unito / UK	8.503	7.932	7,2%
Altri UE / Other EU	48.419	43.013	12,6%
<b>Totale paesi UE 28 / Total EU 28 countries</b>	<b>157.243</b>	<b>159.205</b>	<b>-1,2%</b>
Turchia / Turkey	71.337	63.879	11,7%
Svizzera / Switzerland	4.593	4.400	4,4%
Altri paesi / Other countries	3.286	3.529	-6,9%
<b>Totale Paesi Cembureau / Total Cembureau countries</b>	<b>232.938</b>	<b>226.946</b>	<b>2,6%</b>

Fonte: Elaborazioni AITEC su dati Cembureau.

<sup>1</sup> 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.

Nell'ambito dei paesi Cembureau la Turchia continua a incrementare il proprio livello di produzione, pari a circa 71,3 milioni di tonnellate con un tasso di incremento nell'ultimo anno pari all'11,7%. In Italia la produzione di cemento ha registrato un ulteriore decremento pari al 12,0%, attestandosi a 23,1 milioni di tonnellate.

L'Italia mantiene comunque la propria posizione di secondo paese europeo produttore, alle spalle della Germania.

I consumi di cemento hanno proseguito la loro contrazione con un decremento su base annua pari al 15,1%, a fronte di un volume complessivo di 21,7 milioni di tonnellate. Continua, quindi, la grave crisi che attanaglia il settore del cemento, dal 2006 al 2013 i consumi di cemento si sono infatti più che dimezzati rispetto al picco di 46,9 milioni di tonnellate. La forte caduta dei consumi si inserisce nell'ambito di un quadro macroeconomico nazionale di evidente difficoltà nel corso degli ultimi sei anni, che ha comportato un calo generalizzato in tutti i comparti del settore delle costruzioni.

Nell'edilizia residenziale di nuova costruzione si è assistito ad un sensibile ridimensionamento nel numero di nuove abitazioni che si è ridotto dalle circa 300 mila unità del 2005 alle circa 93 mila dell'anno scorso 2012. Il comparto delle opere pubbliche, a sua volta, ha subito gli effetti delle politiche di austerità adottate. Secondo le stime dell'Ufficio Studi AITEC nel 2013 il calo dei consumi ha mostrato intensità differenziate a livello territoriale: il Nord Ovest ha proseguito il calo con un decremento intorno al 12%; le altre ripartizioni hanno subito, in maniera più intensa, le conseguenze del ridimensionamento delle costruzioni: il Sud ha rilevato un calo pari al 15%, il Nord Est e il Centro una contrazione intorno al 16% e le Isole un decremento pari al 17%. Tale scenario ha determinato modifiche strutturali di mercato che hanno condotto alla conseguente concentrazione delle produzioni negli impianti più efficienti e in maggior prossimità dei cantieri aperti.

## Esportazioni ed importazioni di cemento e clinker in Italia (2003-2013)

	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
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	7,7	1.105	729	1.834	7,9
2013	2.314	129	2.443	10,6	914	450	1.364	5,9

Fonte: Elaborazioni AITEC su dati Cembureau.

A fronte del basso livello dei consumi interni di cemento rilevati nel 2013 anche la produzione di clinker si è contratta significativamente, raggiungendo il livello di 16,9 milioni di tonnellate con un calo del 12,0% rispetto al 2012.

Le prospettive per il 2014 permangono negative, con un rallentamento della caduta che dovrebbe attestarsi intorno all'8%. I primi dati disponibili sui consumi di cemento del 2014 evidenziano, infatti, un calo intorno al 4,0% rispetto all'anno precedente.

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 con la Francia che mantiene la propria posizione di principale destinazione delle esportazioni italiane di cemento. Le altre destinazioni sono Albania e Malta, particolarmente importanti per i flussi marittimi, oltre che Svizzera, Spagna e Slovenia.

### 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.

Nell'ultimo decennio si è registrato un forte calo della componente industriale, notevolmente ridimensionata nelle attività, ma un calo altrettanto importante è stato registrato anche dalle altre rinfuse, soprattutto negli ultimi due esercizi.

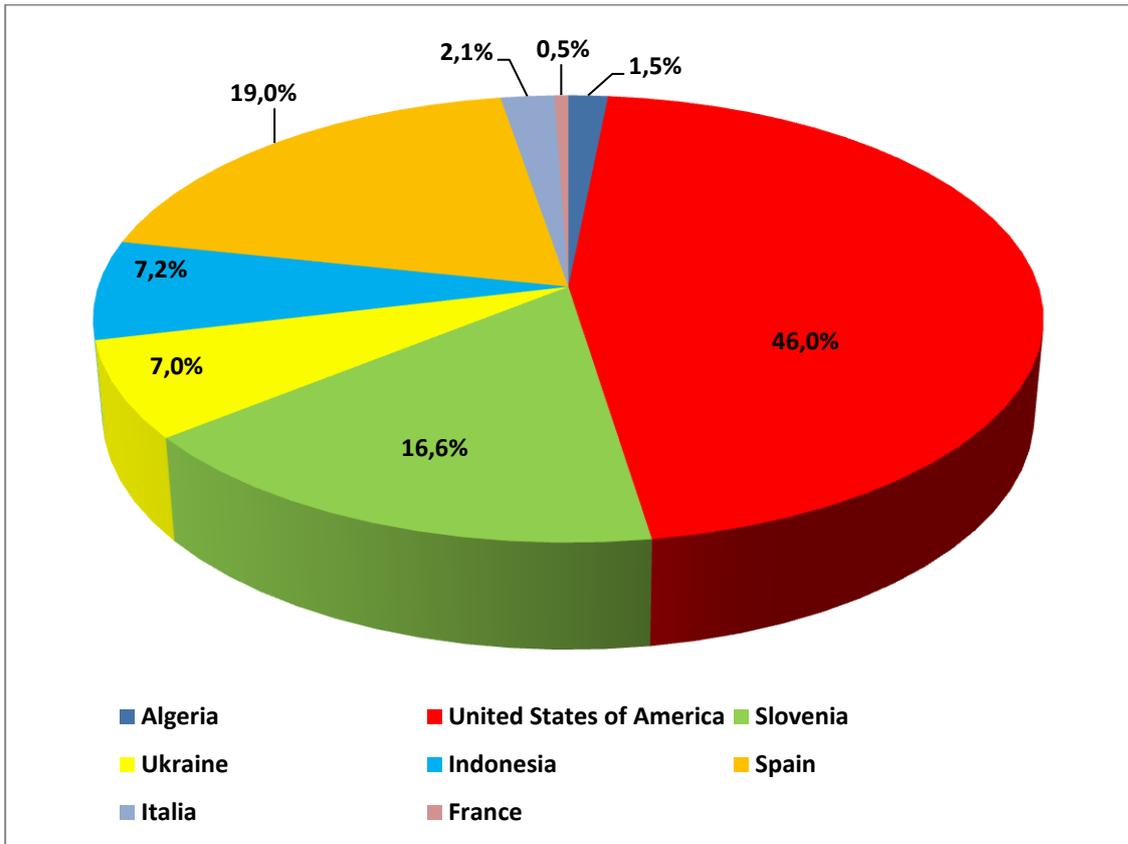
Il calo della componente industriale è quasi elusivamente imputabile alla riconversione dello stabilimento ILVA di Cornigliano da produzione con ciclo a caldo a quella con ciclo a freddo, oltre che al contestuale arrivo della crisi economica. In ogni caso questa merceologia ha raggiunto un livello di traffici tendenzialmente stabile da ormai tre anni anche se, date le ultime problematiche che hanno colpito il sito ILVA di Taranto, le prospettive per il futuro si sono fatte molto incerte.

Per ciò che riguarda l'andamento delle rinfuse solide "commerciali", nel corso del 2013 si sono registrati traffici in linea con quelli dell'anno precedente, con un incremento nella movimentazione di carbone, allumina e bauxite.

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.

Le aree geografiche di riferimento per i traffici di rinfuse solide, le principali origini del carbone sono Stati Uniti (46%), Spagna (19%), e Slovenia.

### Origini dei traffici di rinfuse solide del porto di Genova (2013)



Fonte: Autorità Portuale

Per quanto concerne le previsioni di sviluppo del comparto, il settore ha subito, per quasi tutte le merceologie, pesanti riflessi negativi a causa del perdurare della crisi che ha investito l'economia italiana.

L'operatore di riferimento ha presentato previsioni relative ai traffici del prossimo triennio tenendo conto delle evoluzioni del mercato e delle migliorie previste per il terminal.

La localizzazione della clientela del terminal è di fatto concentrata sul mercato italiano e, di conseguenza, strettamente collegata all'andamento dell'economia nazionale. Il permanere del negativo andamento dell'industria delle costruzioni ha pesantemente condizionato la movimentazione di cemento, carbone e clinker, così come la riduzione dei consumi della centrale elettrica ENEL di Genova ha contribuito a ridurre quella di carbone. In generale, il calo di quelle che erano le merceologie di riferimento per il terminal ha portato l'operatore a concentrarsi verso una politica di diversificazione merceologica.

Nello specifico sono stati ottenuti buoni risultati nella movimentazione di biomasse quali pellet e cippato e le prospettive per lo sviluppo delle stesse sono altrettanto buone. A questo proposito è importante sottolineare come l'installazione di un impianto per l'impacchettamento e la palletizzazione di queste merceologie permetta al porto la creazione di maggiore valore aggiunto attraverso la semilavorazione del prodotto offrendo maggiore attrattività per la clientela e, quindi, migliori prospettive di sviluppo.

Oltre a questo aspetto è importante sottolineare come l'investimento in attrezzature in grado di movimentare merceologie pulverulente, per cui le prescrizioni della provincia di Genova risultano particolarmente gravose, permetterà nel prossimo triennio la ripresa di questa tipologia di traffico che aveva nel tempo subito una significativa contrazione.

Alla luce delle considerazioni precedenti, le previsioni del comparto delle rinfuse solide sono positive, con una tendenza chiara alla diversificazione merceologica verso biomasse ed altre fonti energetiche rinnovabili, a discapito del carbone che, a seguito della chiusura della centrale ENEL subirà un ulteriore rallentamento.

#### **Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse solide 2014-2016 (tons x 1.000)**

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Carbone fossile	360	350	340
Petcoke	210	230	250
<b>Rinfuse nere</b>	<b>570</b>	<b>580</b>	<b>590</b>
Sale	165	170	180
Cemento e clinker	65	70	75
Sabbie silicee	100	110	115
Biomasse	135	160	200
Altre	125	175	180
<b>Rinfuse Bianche</b>	<b>590</b>	<b>685</b>	<b>750</b>

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

## 2.5 La movimentazione passeggeri

Anche il 2013 si è confermato con un andamento positivo sia su scala mondiale sia su quella nazionale. Le previsioni per il settore, da analisi di OSC, vedono una crescita per i prossimi 12 anni a tassi rilevanti. Nel 2025 dovrebbero essere raggiunti i 36 milioni di passeggeri con una crescita complessiva del 74% rispetto al mercato attuale. Se il Nord America continuerà a detenere la principale quota di mercato per provenienza di passeggeri e di operatori del settore, i maggiori tassi di crescita dovrebbero localizzarsi in Europa e, soprattutto, nel mercato intra-asiatico a parziale conferma del trend già registrato in questi ultimi anni.

Variazione della domanda di servizi crocieristici per area geografica (mln di pass.)

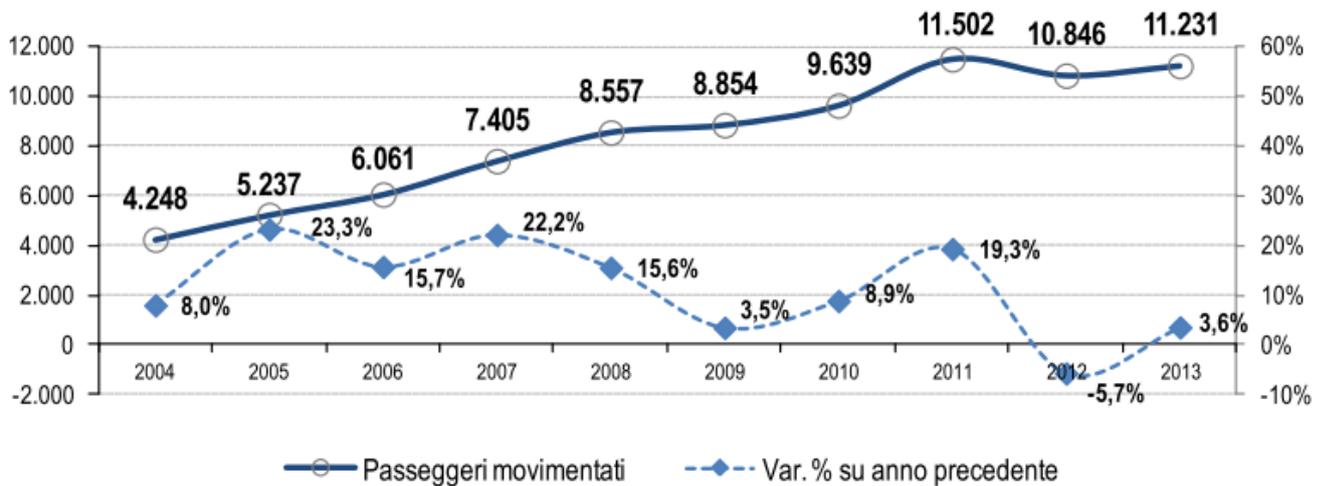
Region	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2013	10-Year Growth
North America	8.23	10.29	10.40	11.00	11.44	11.64	11.82	43.6%
Europe	2.71	4.47	5.04	5.67	6.15	6.23	6.40	136.2%
<b>Subtotal</b>	<b>10.94</b>	<b>14.76</b>	<b>15.44</b>	<b>16.67</b>	<b>17.59</b>	<b>17.87</b>	<b>18.22</b>	<b>66.5%</b>
Rest of the World	1.08	1.54	2.15	2.40	2.91	3.03	3.09	186.1%
<b>Total</b>	<b>12.02</b>	<b>16.30</b>	<b>17.59</b>	<b>19.07</b>	<b>20.50</b>	<b>20.90</b>	<b>21.31</b>	<b>77.3%</b>

Fonte: CLIA – Global Economic Impact Study, 2014

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 2013 si rileva una lieve ripresa rispetto all'anno precedente, ma non ancora sui livelli del 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**

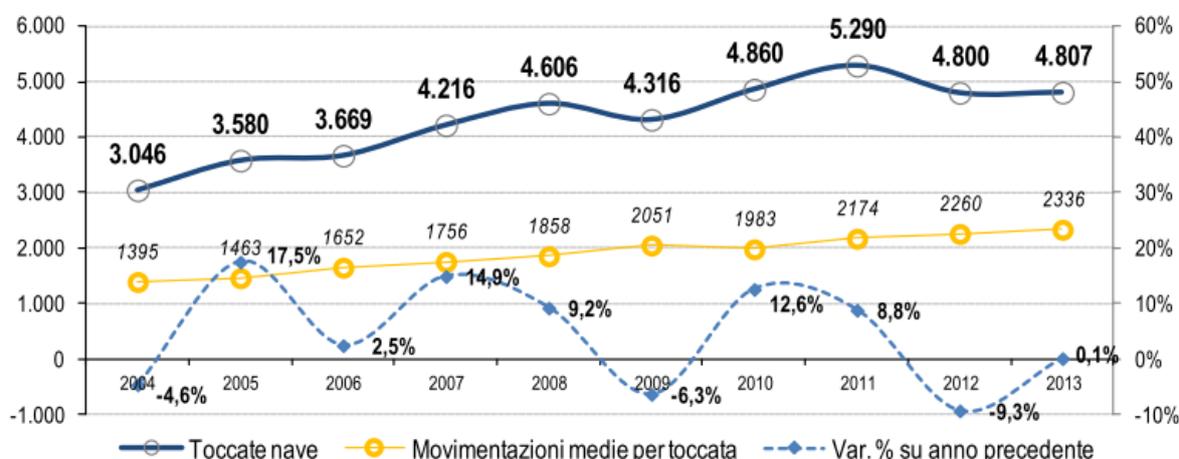


Fonte: Risposte Turismo, 2013

Per i traffici italiani si è registrata una crescita del 6,3% sul totale dei passeggeri e una sostanziale stabilità nelle toccate nave. La riduzione dei livelli rispetto ai risultati del 2011, pur in presenza di una crescita della domanda, potrebbe essere in parte imputabile all'incidente della Costa Concordia verificatosi nel Gennaio del 2012 che ha ridotto la capacità di carico disponibile sul mercato italiano sul quale operava.

Le prime previsioni fornite da Risposte Turismo per il 2014, frutto del riscontro ottenuto da oltre 30 scali crocieristici, mostrano un quadro opposto a quello dello scorso anno. Si torna a registrare un segno meno dopo la stagione 2013 archiviata in crescita, più accentuato sulle toccate che sui passeggeri. Se le stime venissero rispettate, a fine anno il totale movimenti crocieristi sarà comunque intorno ai 10,5 milioni, mentre le toccate nave tornerebbero indietro a valori simili a quelli del 2009

## 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

Per quanto riguarda la classifica italiana dei porti a vocazione crocieristica, i rapporti tra gli scali rimangono pressoché invariati rispetto al 2012, fatto salvo per il risultato conseguito dal porto di Genova che ha scalato due posizioni in classifica, e confermano Civitavecchia come principale porto crocieristico italiano.

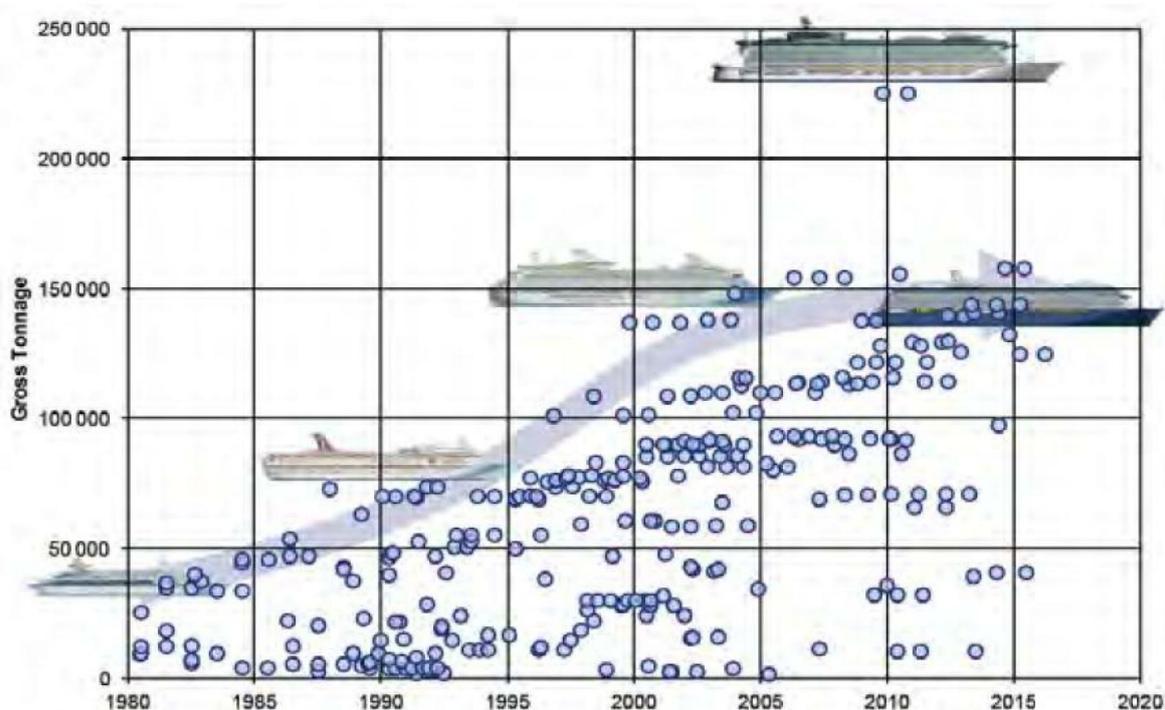
### I porti italiani con più di 10000 passeggeri movimentati nel 2012

	Porto	Imbarchi-sbarchi	Transiti	Totale
1	Civitavecchia	989.999	1.548.259	2.538.258
2	Venezia	1.512.596	303.227	1.815.823
3	Napoli	110.689	1.064.329	1.175.018
4	Genova	649.282	400.803	1.050.085
5	Savona	670.031	269.007	939.038
6	Livorno	4.991	731.525	736.516
7	Bari	165.031	439.750	604.781
8	Messina	36.190	465.126	501.316
9	Palermo	42.869	368.130	410.999
10	Catania	35.313	196.452	231.765
11	La Spezia	1.507	204.133	205.640
12	Olbia	0	189.702	189.702
13	Cagliari	5.731	140.272	146.003
14	Salerno	12.997	108.922	121.919
15	Ancona	42.128	67.364	109.492
16	Ravenna	16.827	80.214	97.041
17	Sorrento	0	71.697	71.697
18	Trapani	0	71.000	71.000
19	Trieste	52.297	17.947	70.244
20	S. Margherita Ligure	0	44.752	44.752
21	Giardini Naxos	0	39.520	39.520
22	Alghero	0	27.635	27.635
23	Portofino	0	22.526	22.526
24	Amalfi	0	20.091	20.091

Fonte: Risposte Turismo, 2013

Come noto, le navi da crociera, così come quelle porta-contenitori, tendono sempre più ad aumentare di dimensione e i nuovi ordini stanno seguendo questa tendenza. Secondo quanto riportato da BRS, ad oggi la classe di naviglio più numerosa è ancora quella con meno di 1000 cuccette, ma se si guarda alla capacità complessiva queste costituiscono solo il 13,2% in calo rispetto lo scorso anno. 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).

### Sviluppo della dimensione delle navi da crociera



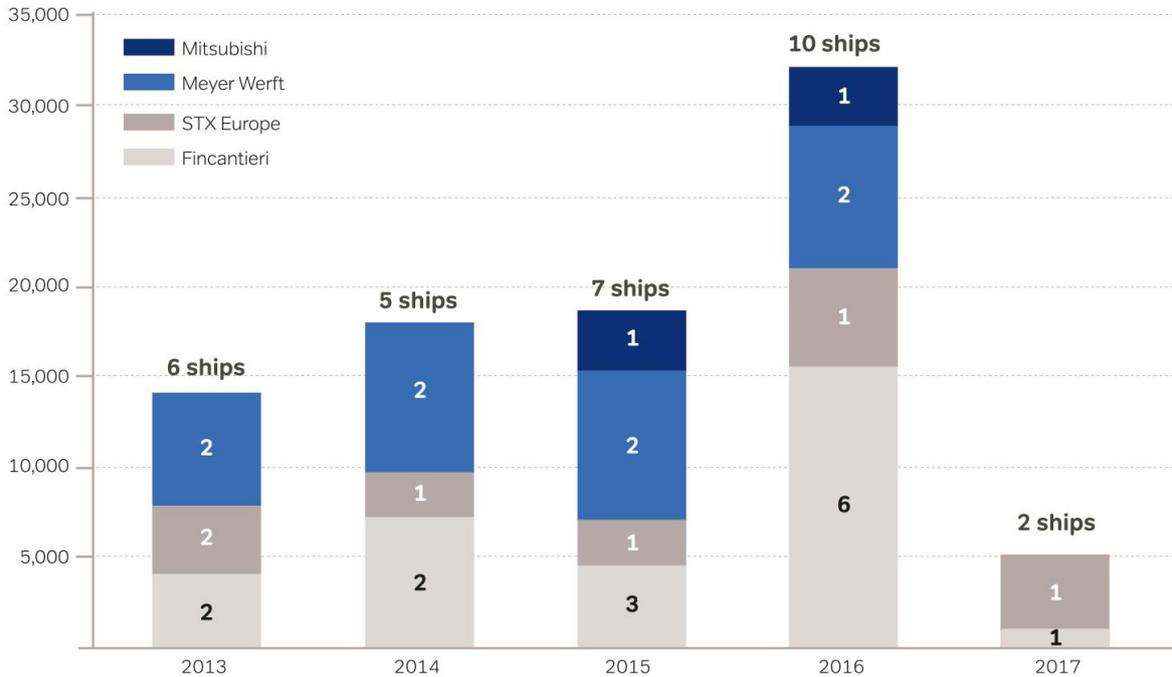
Fonte: STX Turku, 2012

Inoltre gli ordinativi per i prossimi anni mostrano come le diverse compagnie crocieristiche abbiano deciso di dotarsi di navi di dimensioni medio-grandi.

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

## Orderbook delle navi da crociera per cantiere di costruzione e anno di consegna

Lower berths



Fonte: Barry Sogliano Salles, 2014

Il ruolo di leader mondiale nella produzione di grandi navi da crociera continua ad essere europeo, anche se ormai da qualche anno stanno iniziando le prime delocalizzazioni verso il Far East, specialmente in Cina e Giappone.

La crescita della specializzazione di questi cantieri costituisce una forte concorrenza per i cantieri europei che, nei prossimi anni, potrebbero vedere erose ulteriori quote di mercato.

## Porto di Genova

In relazione ai traffici di passeggeri, nel corso del 2013 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 registrato una forte ripresa registrando un nuovo traguardo storico per il Porto di Genova.

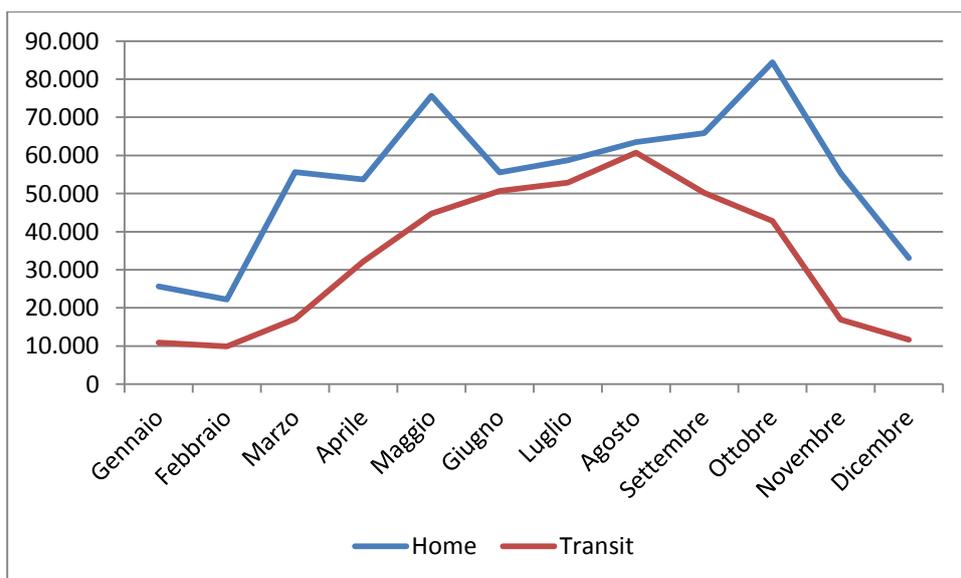
### Traffico crocieristico nel porto di Genova andamento

migliaia	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Pax crociere</b>	473,3	520,2	547,9	671,5	860,3	798,5	797,2	1.050
Var. %	19,60%	9,90%	5,30%	22,60%	28,10%	-7,18%	-0,2%	31%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2014

Andando ad osservare la suddivisione dei passeggeri tra transiti e crociere con partenza da Genova, ad oggi rispettivamente pari a 38% e 62% sul totale dei crocieristi, si conferma la tendenza all'aumento del peso dei passeggeri in transito rispetto a quelli che utilizzano il porto come punto di arrivo o partenza.

### Traffico crocieristico nel porto di Genova - composizione e stagionalità nel 2013



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2014

In particolare si è registrata una generale distribuzione dei traffici da marzo a novembre, con particolari incrementi in maggio ed ottobre. 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 ottobre e, a seguire, a marzo e settembre; i cali più consistenti si sono invece rilevati tra dicembre e marzo.

Il traffico di traghetti, come già evidenziato, conferma il calo dei volumi iniziato a partire dal 2010, anche se meno intenso di quello registrato tra il 2011 ed il 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.

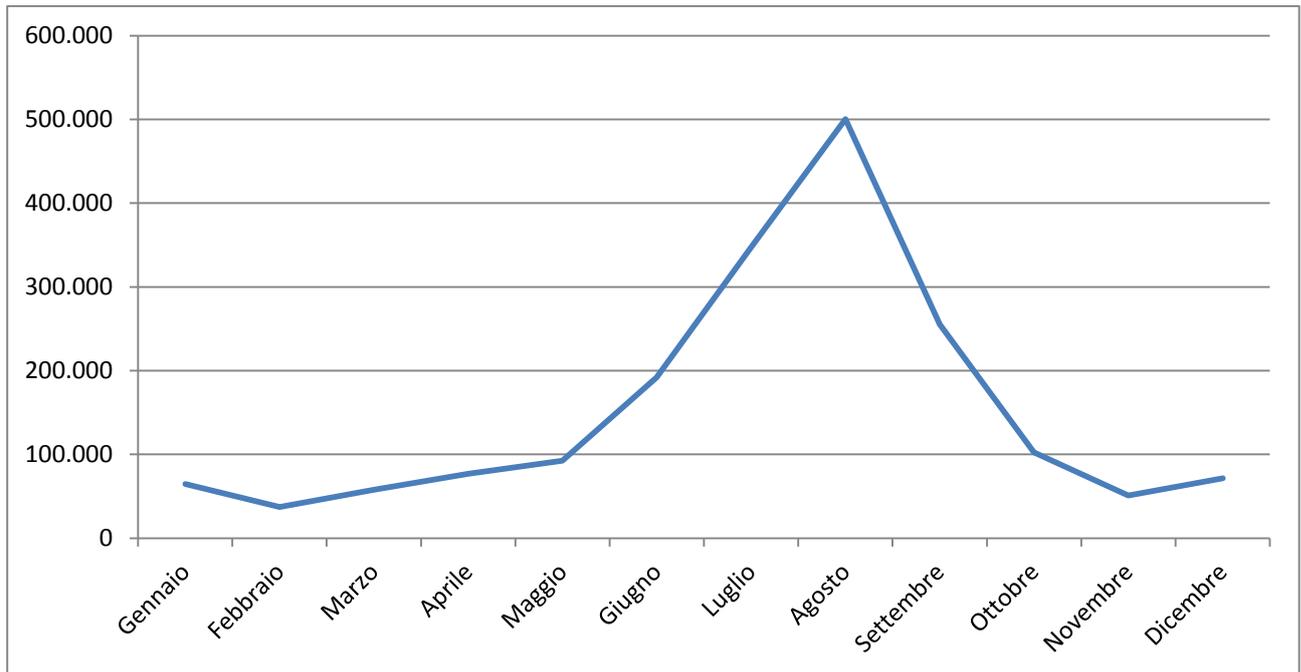
#### **Traffico passeggeri da funzione traghetto - andamento**

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Pax traghetti</b>	2.638	2.703	2.715	2.815	2.722	2.315	1.975	1.849
Var. %	-0,10%	2,50%	0,40%	3,70%	-2,80%	-14,95%	-14,7%	-6,3%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2014

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 2013



Fonte: Autorità portuale di Genova, 2014

Le previsioni di sviluppo presentate dall'operatore del porto di Genova evidenziano per il prossimo biennio una crescita contenuta per i traghetti e una riduzione nella movimentazione 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. Tale dato, in particolare, sconta una prudente valutazione dell'operatore terminalistico che tiene conto delle politiche che saranno poste in essere dalle principali compagnie di navigazione clienti del porto di Genova e condizionate sia dai vincoli imposti nella laguna veneta (che indurranno una riduzione della dimensione delle navi operate) sia da riorganizzazioni dei servizi nel mercato italiano e mediterraneo.

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 2015-2017**

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Home port	470.000	520.000	580.000
Transiti	250.000	300.000	350.000
<b>Totale crocieristi</b>	<b>720.000</b>	<b>820.000</b>	<b>930.000</b>
Passeggeri traghetti	1.970.000	2.030.000	2.110.000

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

### **3. Le linee strategiche per il triennio**

#### *3.1 La programmazione delle opere portuali*

##### 3.1.1 Premessa

L'articolazione del piano triennale delle opere 2015-2017 scosta in prima battuta, e come già anticipato in precedenti documenti di programmazione, forti incertezze connesse al definitivo perfezionamento del quadro delle entrate da dedicare al finanziamento degli interventi previsti.

L'elemento di cui sopra, unitamente ai vincoli normativi imposti all'attività di programmazione che obbligano l'inserimento nell'elenco annuale degli interventi per i quali si prevede l'aggiudicazione definitiva entro l'anno, costringono l'Ente ad un continuo riallineamento del programma e ad una limitazione degli orizzonti temporali di programmazione.

Le oggettive complessità procedurali imposte dalle norme sia in tema di approvazione dei piani e dei progetti, sia in termini di affidamento degli appalti - fra l'altro oggetto di frequenti impugnative anche in ragione della mancanza di univocità del dettato normativo - rendono da un lato incerti i tempi dei piani delle opere e dall'altro gravano gli Uffici di carichi di lavoro procedurali sempre più intensi distogliendo risorse da compiti più strategici.

In questo senso si rende necessario proseguire con le azioni di riorganizzazione dell'Ente volte, laddove è possibile, ad acquisire nuove professionalità ovvero elevare il livello di quelle attualmente disponibili nonché di attuare possibili soluzioni alternative quali l'esternalizzazione di alcune fasi dei processi.

Ma se l'aspetto gestionale appena citato costituisce un importante elemento non solo per garantire lo sviluppo infrastrutturale ma anche e soprattutto per assicurarne un corrispondente avanzamento, il tema della copertura finanziaria del piano di interventi continua ad essere il fattore in grado di condizionare l'attività di programmazione.

In particolare, a fronte di nuove esigenze infrastrutturali di rilevante strategicità (quali ad esempio i dragaggi del bacino di Sampierdarena, la nuova torre piloti, gli interventi sulla logistica ferroviaria e il nuovo bacino di carenaggio) l'Ente è

costretto, in assenza della sopracitata definizione di alcune importanti partite in entrata (le risorse di cui all'Accordo di Programma per le aree ex siderurgiche di Cornigliano e il riparto delle risorse di cui alla legge 9/2014) nonché a causa delle connesse complessità normative e procedurali a limitare ulteriormente le opere immediatamente programmabili per l'anno 2015 e a condizionare i successivi piani.

Tale situazione, inoltre, risulta ulteriormente aggravata dalla necessità di avviare nel medio termine interventi a larga scala rappresentati dalle nuove opere di protezione del bacino di Sampierdarena, rispetto alle quali Autorità Portuale, sulla base degli indirizzi approvati nel luglio 2013, sta predisponendo le procedure per l'affidamento all'esterno della progettazione ai fini della cantierabilità delle stesse.

L'insieme dei punti sopra sintetizzati individua un quadro in cui, al fine di mantenere e sviluppare la competitività dello scalo a livello nazionale e internazionale nel quadro delle trasformazioni del settore del trasporto, è più che mai necessario un deciso intervento finalizzato a garantire una adeguata e coerente copertura finanziaria dello sviluppo portuale.

Lo strumento del quale Autorità Portuale intende avvalersi e nel quale ritiene di poter trasferire una visione coerente di sistema, già contenuta nelle Linee Guida del nuovo Piano Regolatore Portuale, è ben rappresentato dal programma di cui dall'art. 29 del cosiddetto "sblocca Italia". Entro il prossimo mese l'Ente intende predisporre un documento nel quale inserire gli interventi in corso di realizzazione e/o da intraprendere che ad oggi non hanno trovato una corrispondente copertura finanziaria al fine di inquadrare la programmazione futura in un disegno organico che inserisca a pieno titolo lo scalo genovese all'interno dei corridoi europei del trasporto.

Tutto ciò premesso, il piano delle opere che oggi viene articolato nel biennio 2015-2016 non può che confermare ed integrare parzialmente gli obiettivi già fissati nella precedente programmazione 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;
- 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 attraverso la dotazione di impianti adeguati alle dimensioni del nuovo naviglio;

Tra il 2015 e il 2016 sono stati complessivamente previsti interventi per circa 263 milioni di euro dei quali 157 nel 2015 (che trovano copertura insieme a quelli consolidatesi nel 2014) e 106 nel 2016 (ripetto ai quali si attendono risposte in merito alle fonti di finanziamento).

### 3.1.2 La riprogrammazione per l'anno in corso

In relazione alla riprogrammazione per l'anno in corso, 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 del giugno 2014, che avevano rideterminato il quadro degli interventi per circa 100 milioni di euro, è stati posticipato al 2015, anche per le ragioni richiamare in premessa, un insieme di opere per le quali sono state avviate le procedure di gara e che tuttavia non saranno perfezionate nel corso dell'esercizio ovvero quelle la cui gara potrà essere avviata nei primi mesi del 2015.

Nel quadro delle opere 2015 sono stati inoltre inseriti alcuni progetti di variante che, data l'esigenza di garantire la continuità delle opere in corso, hanno richiesto immediata copertura finanziaria e conseguente definizione dell'appalto. Tra queste ultime vanno segnalate la variante relativa alla realizzazione dei sottofondi del piazzale di Calata Bettolo e la variante del compendio Calata Bengasi-Calata Ignazio Iglese conseguente, quest'ultima conseguente al rinvenimento e contestuale bonifica degli ordigni bellici.

In ultimo, tra le forniture a valere sulle risorse disponibili, va segnalato l'intervento relativo ai correntometri per la misurazione direzione e velocità delle correnti nel bacino portuale di Sampierdarena per 250.000 euro.

## Riprogrammazione delle opere per l'anno 2014

Interventi	2014
<b>Programma Manutenzioni</b>	5.986.615,69
<b>Installazione rete di monitoraggio di dati meteo marini</b>	200.000,00
<b>Interventi sull'infrastruttura ferroviaria</b>	
Nuovo raccordo ferroviario su Ponte Eritrea	300.000,00
<b>Piano Riparazioni e Cantieristica navale</b>	
Nuovo capannone modulare delle aree di levante – opere complementari	1.500.000,00
Adeguamento infrastrutturale bacino 4	300.827,20
<b>Opere complementari Calata Bettolo</b>	
Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici – ambito Calata Bettolo - variante	350.000,00
Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazione tecniche di trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio – variante	1.277.038,57
<b>Ambito Sampierdarena</b>	
Realizzazione opere complementari ambito territoriale ricompreso tra calata Ignazio Inglese e Calata Massaua – impiantistica e nuovo gate	3.000.000,00
Riqualificazione compendio da Calata Bengasi a Calata Inglese - bonifica ordigni bellici – variante	1.814.646,65
Rete smaltimento acque meteoriche - variante	123.178,15
<b>Ambito Porto Antico – Passeggeri</b>	
Adeguamento calibro carreggiata nord a futuro uso urbano viadotto Cesare Imperiale	150.000,00
Interventi di rifunzionalizzazione del magazzino ex-Unital	659.576,42
<b>Ambito Sestri-Multedo</b>	
Porto Petroli ripristino molo sottoflutto – variante	196.636,20
<b>TOTALE</b>	<b>19.017.433,52*</b>

\* Il totale delle opere programmate comprende:

- La rideterminazione del quadro economico relativo a Calata Bettolo per 3 milioni;
- Alcuni interventi di importo inferiore ai 100.000 euro per complessivi 158.893,59

### 3.1.3 La programmazione per il biennio 2015-2016

Con riferimento alla programmazione 2015-2016, prima di procedere ad una sintetica descrizione dell'articolazione degli interventi, occorre sottolineare come le risorse complessivamente attivabili a copertura per il 2015 siano oggi stimabili in circa 166,6 milioni di euro dei quali:

- la parte preponderante è rappresentata dalle risorse stanziato dallo Stato (dedicati alla Formazione della nuova calata Sestri Fincantieri) e dai mutui già attivati e da attivare con risorse proprie di Autorità Portuale con la Banca Europea degli Investimenti (interventi sull'ambito Calata Bettolo);
- 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.

Nei primi mesi del 2015 dovrebbero inoltre, come accennato in premessa, definirsi alcune partite aperte di importanza strategica per l'Ente relative:

- alla rimodulazione dei finanziamenti dedicati al cosiddetto Programma per la Logistica di cui all'Accordo di Programma per le aree ex-siderurgiche di Cornigliano per circa 73 milioni di euro finalizzata ad una diversa destinazione delle somme già disponibili per la copertura di interventi di interesse strategico per il porto di Genova;
- all'attribuzione delle risorse connesse al programma di infrastrutturazione ferroviarie (pari a circa 50 milioni di euro) presentato ai sensi della legge 9/2014, per altro recentemente richiamate e confermate nell'art. 29 nel cosiddetto "sblocca Italia" ;
- ad eventuali proventi straordinari connessi alla dismissione delle partecipazioni dell'Ente nelle società di sistema.

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. relativamente 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 2015.

In particolare, occorre in prima battuta evidenziare l'elenco delle opere già inserite nel documento di riprogrammazione di giugno 2014 per le quali risultano in corso le procedure di gara ovvero le stesse potranno essere avviate tra la fine di questo esercizio e i primi mesi dell'anno successivo. Tali opere, inserite nel 2015 per le accennate esigenze di carattere normativo che impongono di mantenere nell'elenco annuale solo gli interventi per i quali si prevede il perfezionamento dell'obbligazione giuridica entro l'anno, sono riportate nella tabella seguente.

<b>Interventi 2014 riprogrammati nel 2015</b>	
P.E.D. – Punto di Entrata Designato	4.500.000,00
Rinfunzionalizzazione dell'imboccatura di ponente	1.390.000,00
<b>Opere complementari Calata Bettolo</b>	
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	10.750.974,83
<b>Ambito Porto Antico – Passeggeri</b>	
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi	7.000.000,00
<b>Ambito Voltri</b>	
Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda nord del canale di calma di Prà	1.500.000,00
Spogliatoi gestore manovre ferroviarie per l'ambito di Voltri	300.000,00

Nell'ambito della programmazione per il 2015, viene confermata la copertura delle attività di progettazione delle nuove opere per l'ampliamento e l'accesso al bacino di Sampierdarena che rappresenta un'esigenza imprescindibile per garantire il posizionamento competitivo del porto di Genova nel quadro delle evoluzioni che interessano il settore dello shipping. La procedura per l'affidamento delle attività di progettazione (per circa 10 milioni di euro), per altro già selezionate quali beneficiarie di un cofinanziamento pari ad un massimo 50% dall'UE nell'ambito delle risorse TEN-T, sarà avviata entro la fine del 2014.

Per quanto concerne le restanti opere inserite nell'elenco annuale 2015 a valere sulle risorse attualmente disponibili, oltre al programma delle manutenzioni, occorre evidenziare fra i principali interventi:

- la "formazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale – ambito Sestri" la cui rilevanza è particolarmente significativa in quanto riferita sia all'ampliamento e alla razionalizzazione di strutture industriali del porto, sia alla realizzazione di un'opera strategica quale il Terzo Valico ferroviario Genova-Milano di cui l'infrastruttura portuale costituisce un importante sito di conferimento del materiale di scavo.
- la fornitura di energia elettrica alle navi del porto di Voltri (12 M.ni di euro) che rappresenta una rilevante opera di ammodernamento del processo produttivo portuale necessariamente finalizzato a coniugare obiettivi di produttività e di compatibilità ambientale;
- l'aggiornamento del piano dragaggi del bacino di Sampierdarena (10 M.ni di euro) che costituisce una risposta alle esigenze manifestate dalla crescita delle dimensioni del naviglio.

---\*---\*---

La programmazione per il 2016 sconta in primo luogo il tema delle disponibilità finanziarie ad eccezione dell'intervento di ammodernamento soprelevata portuale e adeguamento alla soluzione semplificate nodo San Benigno per il quale è prevista nel 2015 l'acquisizione di approfondimenti progettuali tali da consentire la successiva messa in gara a valere su risorse già disponibili all'Ente.

Le restanti opere sono viceversa condizionate, come sopra già rappresentato dalla disponibilità di fondi principalmente riconducibili all'Accordo di programma per le aree ex-Siderurgiche di Cornigliano (73 milioni di euro) e dalla legge 9/2014 per un importo pari a circa 35,5 milioni.

Gli interventi che potranno essere prioritariamente finanziati ed eventualmente anticipati nell'ipotesi in cui si rendessero disponibili le risorse sopra accennate, risultano quindi essere:

- il nuovo "piano del ferro" del bacino di Sampierdarena (compreso il completamento del terminal contenitori tra Molo Ronco e Canepa per complessivi 35,5 milioni di euro). In questo contesto assoluta preminenza è rivestita dall'intervento relativo alle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso" che, in relazione ai lavori in corso del nodo di Genova,

rappresenterà l'unico collegamento fra il bacino portuale e la rete nazionale nel momento della chiusura dello scalo di Sampierdarena Forni (prevista a giugno 2016) fino alla data di ultimazione lavori (dicembre 2017);

- la realizzazione della nuova torre piloti (10 milioni di euro) a seguito dell'elaborazione del nuovo progetto a cura dello Studio Renzo Piano Building Workshop;
- il completamento del piano dei dragaggi per il bacino di Sampierdarena (stimato in circa 10 milioni di euro);
- la realizzazione di un intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervenuto accordo sostitutivo di concessione demaniale deliberato nella seduta del Comitato Portuale del 30.04.2014 (16 milioni di euro);
- una serie di interventi relativi alle opere di interesse comune (PED di Voltri, adeguamento delle infrastrutture di telecomunicazione, messa in sicurezza delle infrastrutture comuni e costruzione rete nera degli allacci in area portuale);
- la progettazione della nuova imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena sulla base delle analisi effettuate da ENAV S.p.A..

L'effettiva disponibilità delle risorse sopra citate, dei prevedibili ribassi d'asta delle gare aggiudicate nonché di quota parte di ulteriori entrate di esercizio, potrà altresì consentire di dare copertura ad ulteriori progetti strategici per il porto di Genova e direttamente connessi alla riorganizzazione delle aree di Levante, progetti allo stato non sufficientemente maturi per valutarne adeguatamente l'impatto finanziario a carico di Autorità Portuale.

In particolare si tratta del previsto ampliamento del bacino di riparazione numero 4 per il quale l'Amministrazione sta valutando diverse ipotesi procedurali, comunque basate sulla ricerca di cospicue quote di finanziamento privato e connessi interventi nelle aree di Levante finalizzati a reperire spazi per la rilocalizzazione di funzioni confliggenti con le riparazioni navali.

Questi ultimi interventi saranno altresì da realizzarsi in coerenza con il ridisegno in corso dell'intero compendio che va da Calata Gadda e la Fiera del Mare/Punta Vagno.

**Programma delle opere 2015-2016**

Interventi	2015	2016
	(€)	(€)
<b>Programma Manutenzioni</b>	5.800.000,00	5.800.000,00
<i>Strade e fabbricati</i>	2.000.000,00	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>	1.000.000,00	1.000.000,00
<b>Opere di interesse comune</b>		
Piano dragaggi bacino di Sampierdarena	10.000.000,00	10.000.000,00
Adeguamento tecnico funzionale imboccatura di ponente	1.390.000,00	
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		1.800.000,00
Revisione progetto viadotti Bettolo per adeguamento alla soluzione semplificata nodo di San Benigno		18.000.000,00
Realizzazione nuova Torre Piloti		10.000.000,00
Lavori di servizio prevenzione e protezione		500.000,00

Adeguamento infrastrutture telecomunicazioni		1.200.000,00
Messa in sicurezza delle infrastrutture comuni del Porto di Genova		700.000,00
Costruzione di rete nera allacci area portuale		700.000,00
<b>Interventi sull'infrastruttura ferroviaria</b>		
Bacino portuale di Sampierdarena – Ristrutturazione dello scalo merci fuori muro con nuova elettrificazione dei binari e relativa messa a norma delle intervie		15.000.000,00
Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Compasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea sommersibile"		4.500.000,00
<b>Piano Riparazioni e Cantieristica navale</b>		
Formazione di nuova calata ad uso cantieristico navale – ambito Sestri	80.000.000,00	
Realizzazione di una tettoia per parcheggio GdF presso Molo Giano	700.000,00	
<b>Opere complementari Calata Bettolo</b>		
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	10.750.974,83	
Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervenuto accordo sostitutivo di concessione demaniale		16.000.000,00
<b>Ambito Sampierdarena</b>		
Opere complementari per pavimentazioni per ampliamento Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa		16.000.000,00

<b>Ambito Porto Antico – Passeggeri</b>			
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
<b>Ambito Voltri</b>			
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra porto di Voltri	12.000.000,00		
Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda nord del canale di calma di Prà	1.500.000,00		
Protezione passeggiata di Voltri in destra idraulica torrente Leira	1.000.000,00		
Opere di difesa costiera Genova Multedo			620.000,00
Spogliatoio dedicato a gestore manovre presso porto di Voltri	300.000,00		
<b>TOTALE</b>	<b>152.340.974,83</b>		<b>106.070.000,00</b>

### 3.2 Il nuovo Piano Regolatore Portuale

Con la presentazione al Comitato Portuale delle Linee Guida per il nuovo PRP e successivo aggiornamento, il Comitato stesso ha condiviso la necessità di attivare, a stralcio dei futuri approfondimenti e provvedimenti, ogni iniziativa finalizzata ad adeguare gli accessi marittimi del bacino di Sampierdarena alle esigenze manifestate dalle crescenti dimensioni del naviglio. Di conseguenza, a seguito della delibera del luglio 2013, sono stati sviluppati gli approfondimenti necessari per la predisposizione del bando di gara per la progettazione della nuova diga di levante.

Il bando in oggetto riguarda la progettazione definitiva della cosiddetta prima fase della nuova opera di protezione a mare, che prevede il mantenimento dell'attuale diga nella sua porzione estrema di levante, come rappresentato nell'immagine che segue, e la progettazione preliminare della successiva fase di realizzazione della quale dovranno essere approfonditi i presupposti di fattibilità.



La progettazione della diga, come già evidenziato nel precedente documento di programmazione, è stata inoltre oggetto di richiesta di finanziamento tramite i fondi delle reti Transeuropee di trasporto TEN/T.

Nel contempo, sono stati effettuati molteplici approfondimenti anche in merito all'imboccatura di ponente, la cui nuova configurazione risulta di fondamentale importanza ai fini di un complessivo miglioramento dell'accessibilità marittima al bacino di Sampierdarena. In tal senso, gli approfondimenti si sono sviluppati sia in relazione agli aspetti organizzativi sia con riferimento ai necessari interventi infrastrutturali.

In merito ai profili organizzativi, i numerosi confronti con Enac, Aeroporto di Genova e Capitaneria di Porto hanno portato all'approvazione del Protocollo d'Intesa per l'imboccatura di Ponente, sul quale si è espresso il Comitato Portuale in data 29 settembre 2014. La redazione del Protocollo in questione è nata, nelle more dell'attuazione degli interventi infrastrutturali da realizzarsi con riferimento al bacino di Sampierdarena, per andare incontro all'esigenza di utilizzare la cosiddetta "bocca di ponente" per le manovre in ingresso e in uscita dal porto, in modo da aumentarne la produttività e assicurare un maggiore grado di sicurezza dei movimenti. Tale esigenza ha assunto particolare e crescente rilevanza in ragione dell'ormai nota evoluzione del traffico e del naviglio che ha caratterizzato il bacino di Sampierdarena.

Il protocollo in questione ha stabilito la chiusura notturna dell'Aeroporto di Genova nella fascia oraria 1.00–5.30, per consentire le manovre navali dalla bocca di ponente del Porto di Genova, sino al 30.06.2017. Tuttavia, considerato il carattere sperimentale dell'iniziativa, è stato previsto che le esperienze maturate in sede di prima applicazione siano oggetto di analisi e verifica già nel marzo 2015 e successivamente con cadenza annuale, al fine di valutarne gli effetti e proporre eventuali modifiche e/o integrazioni.

Sotto il profilo infrastrutturale, un primo intervento migliorativo è previsto per l'anno 2015, con la rifunzionalizzazione dell'imboccatura che consente di migliorare l'accesso al bacino di Sampierdarena, tenuto conto dei vincoli aeronautici esistenti.

Si sta inoltre studiando, alla luce delle considerazioni esposte nel paragrafo che segue in merito ai vincoli aeronautici, una soluzione definitiva da proporre nel nuovo Piano Regolatore Portuale per consentire un utilizzo ottimale anche della bocca di ponente, in coerenza con il disegno della nuova imboccatura del porto a Levante.

## Le attività in corso propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale

Nel corso del 2014 sono stati portati avanti gli approfondimenti necessari per giungere alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, a partire da quanto espresso dai soggetti interessati e sintetizzato nel precedente documento di programmazione.

In primo luogo, in data 27 Novembre 2013, l'Autorità Portuale di Genova ha affidato un incarico di servizio all'Ente Nazionale Assistenza al Volo (di seguito Enav), società a cui lo Stato italiano demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia, al fine di valutare i reciproci vincoli e ostacoli allo sviluppo portuale e aeroportuale.

Più specificamente all'Enav è stato richiesto di verificare, in termini di compatibilità con le operazioni di volo, alcune ipotesi di dotazioni impiantistiche e di accessibilità al porto sia in riferimento al breve termine, sia per quanto concerne le ipotesi di sviluppo futuro ipotizzate nelle linee guida al nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP). Lo Studio Aeronautico redatto da Enav ha valutato sia il posizionamento di nuove gru portainer (idonee a servire navi di ultima generazione e di progetto) sia le possibili interazioni con la sosta e la movimentazione dei navigli in entrata ed in uscita dal porto. L'Analisi di Compatibilità Aeronautica si è basata su tre tipologie di valutazioni, tra loro complementari e integrate:

- Valutazioni compatibilità superfici di delimitazione ostacoli;
- Valutazione compatibilità procedure strumentali di volo;
- Valutazione compatibilità elettromagnetica.

Ad oggi una parte di risultati, che riguardano il breve termine e alcuni scenari di sviluppo, sono già stati formalizzati dall'Enav. In particolare:

- con riferimento al breve termine, sono state valutate positivamente le richieste di installazione di gru portainer, con altezze adeguate a quanto prospettato nei singoli piani di impresa, presso i terminal portuali di Prà Voltri, Calata Bettolo e Ronco – Libia; le installazioni di gru e le movimentazioni del naviglio risultano, nel complesso, compatibili con le aree e superfici a protezione delle procedure di volo in vigore per l'aeroporto di Genova. Sempre in merito al breve termine, l'Enav ha indicato le condizioni di ammissibilità e gli interventi da realizzare al fine di consentire un più

ampio utilizzo dell'imboccatura di ponente per navi con capacità equivalente a fino a 8.000 TEU.

Da ultimo, ai fini dell'installazione delle sopraccitate gru di banchina, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) ha richiesto una specifica simulazione che "validi" in ogni condizione operativa i risultati già comunicati da Enav. A tale proposito il concessionario del terminal portuale di Prà Voltri ha già provveduto a tale adempimento, ottenendo l'autorizzazione definitiva al posizionamento di gru di banchina di ultima generazione;

- in merito al medio/lungo termine, le ipotesi di sviluppo presentate sul bacino di Sampierdarena, consistenti nell'incremento dell'offerta portuale tramite nuovi riempimenti a mare, non sono state considerate ammissibili poiché le gru portainer da installare lungo le nuove banchine andrebbero a interferire con le superfici di delimitazione ostacoli relative alle piste di atterraggio e decollo e con le procedure strumentali di volo; sono state ritenute invece ammissibili le ipotesi di sviluppo previste sul bacino di Prà/Voltri, mentre si resta in attesa degli esiti relativi all'aeroporto a mare.

Sulla base dei risultati ottenuti, sono in corso i conseguenti approfondimenti al fine di elaborare lo schema di Piano Regolatore Portuale da sottoporre al Comitato Portuale.

Oltre allo studio sui vincoli aeronautici, sono proseguiti gli approfondimenti relativi all'analisi 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.

A tale proposito gli uffici stanno ultimando, contestualmente agli ultimi approfondimenti tecnici e a quelli relativi a specifiche materie pianificatorie, la redazione del rapporto preliminare ambientale che costituisce il documento necessario per avviare la prima fase della procedura di VAS.

Tra gli approfondimenti in corso si segnalano, coerentemente con quanto contenuto nel documento di intesa Comune-APGE, quelli relativi alla possibile ricollocazione in aree portuali del polo petrolchimico e all'individuazione di spazi idonei all'installazione di stazioni di rifornimento marittimo e terrestre di gas naturale liquefatto (LNG). I risultati di tali approfondimenti andranno a confluire nei documenti di Piano Regolatore Portuale in fase di redazione e di prossima presentazione al Comitato Portuale.

Nell'ambito degli studi e degli approfondimenti in corso relativi alle aree ricomprese tra Calata Gadda e Piazzale Kennedy, si inquadra anche il contributo presentato dal Renzo Piano Building Workshop, contributo che si perfezionerà entro l'anno con la prevista consegna di uno studio urbanistico.

La porzione di territorio interessata riveste, come noto, un ruolo di fondamentale importanza, non solo sotto il profilo portuale, in quanto centro delle attività del distretto delle costruzioni e riparazioni navali, ma anche sotto il profilo urbano, per il ruolo di cerniera e collegamento che la stessa assume e per le rilevanti attività legate al diporto e al tempo libero che nella stessa si svolgono.

In sintesi, il contributo atteso si pone l'obiettivo di restituire alla città l'affaccio al mare, creando in primo luogo un ampio canale che dalle aree del Porto Antico arriverebbe sino alla Nuova Darsena. Ampliando gli specchi acquei, verrebbero ricreati nuovi spazi da dedicare alle attività diportistiche e al tempo libero e verrebbero ampliate e razionalizzate le aree dedicate al distretto delle costruzioni e riparazioni navali tramite la creazione di un'apposita isola, collegata a terra nei punti idonei a renderla adeguatamente accessibile agli operatori. Tale disegno prevede inoltre la creazione di un percorso pedonale continuo tra il Porto Antico e Piazzale Kennedy, proseguendo quindi la riqualificazione attuata negli anni '90 nelle aree dell'Expo.



Una volta acquisito lo studio, lo stesso verrà portato all'attenzione del Comitato Portuale ai fini di una sua possibile integrazione nello schema del Nuovo Piano Regolatore Portuale.

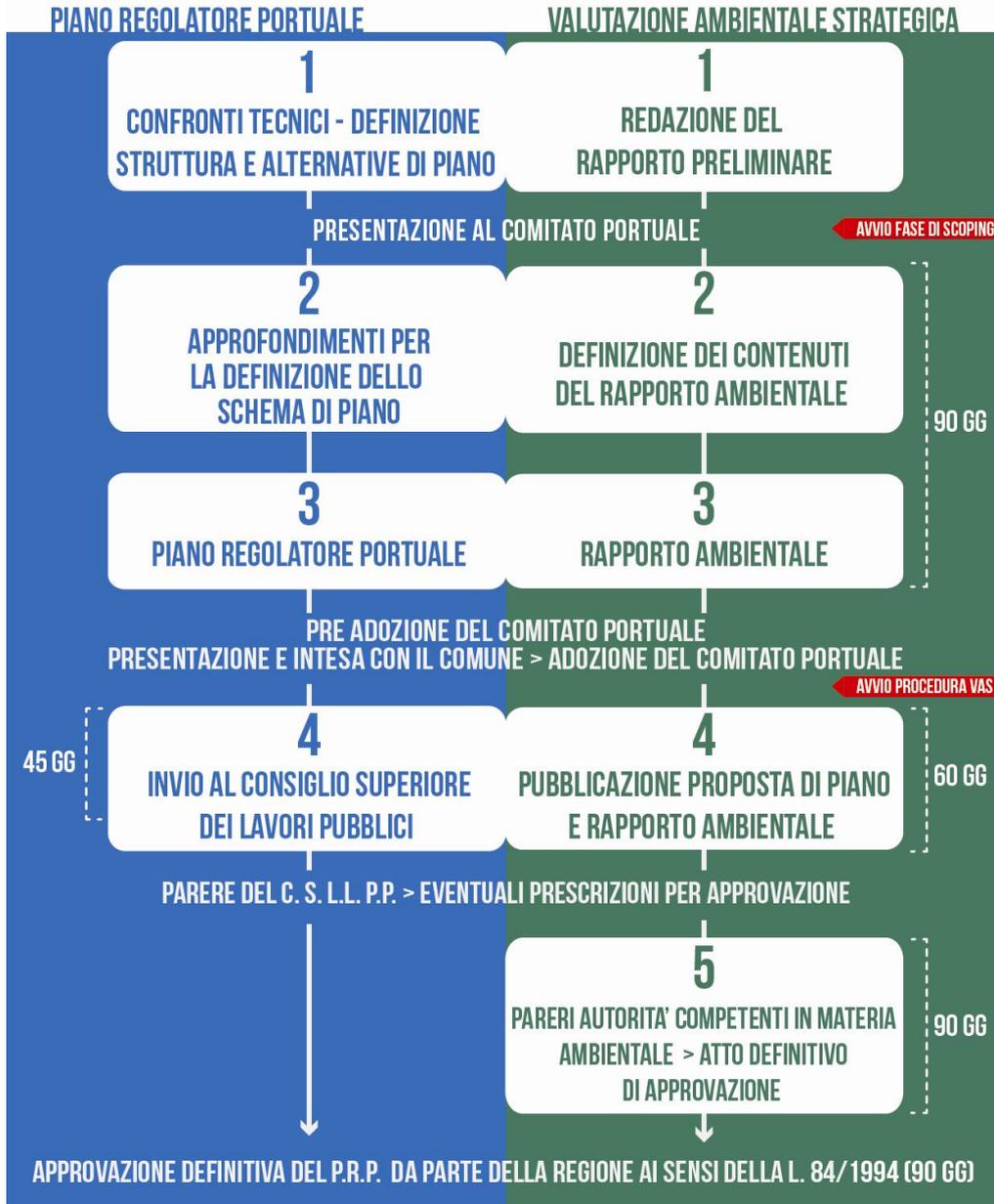
In relazione allo studio di impatto economico e sociale che il porto e il suo sviluppo di lungo termine produrrà sul territorio, si prevede che il processo di affidamento dello stesso possa essere concluso entro fine 2014 e che lo studio possa essere avviato nei primi mesi del 2015.

### I tempi del nuovo Piano Regolatore Portuale

In considerazione di quanto descritto nei precedenti paragrafi, l'Autorità Portuale si pone l'obiettivo di presentare in Comitato Portuale a fine dicembre una struttura del nuovo Piano Regolatore Portuale organizzata in modo tale da poter avviare così la prima fase della Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La discussione e l'esito di tale passaggio consentiranno di finalizzare il documento di Piano Regolatore Portuale e del relativo Rapporto Preliminare Ambientale, che saranno oggetto di Intesa con il Comune di Genova. Seguiranno la richiesta di parere al C.S.L.L.P.P. e l'avvio delle fasi di pubblicazione con successivi passaggi sino a pervenire all'approvazione definitiva del P.R.P.. La procedura viene sintetizzata nello schema che segue.

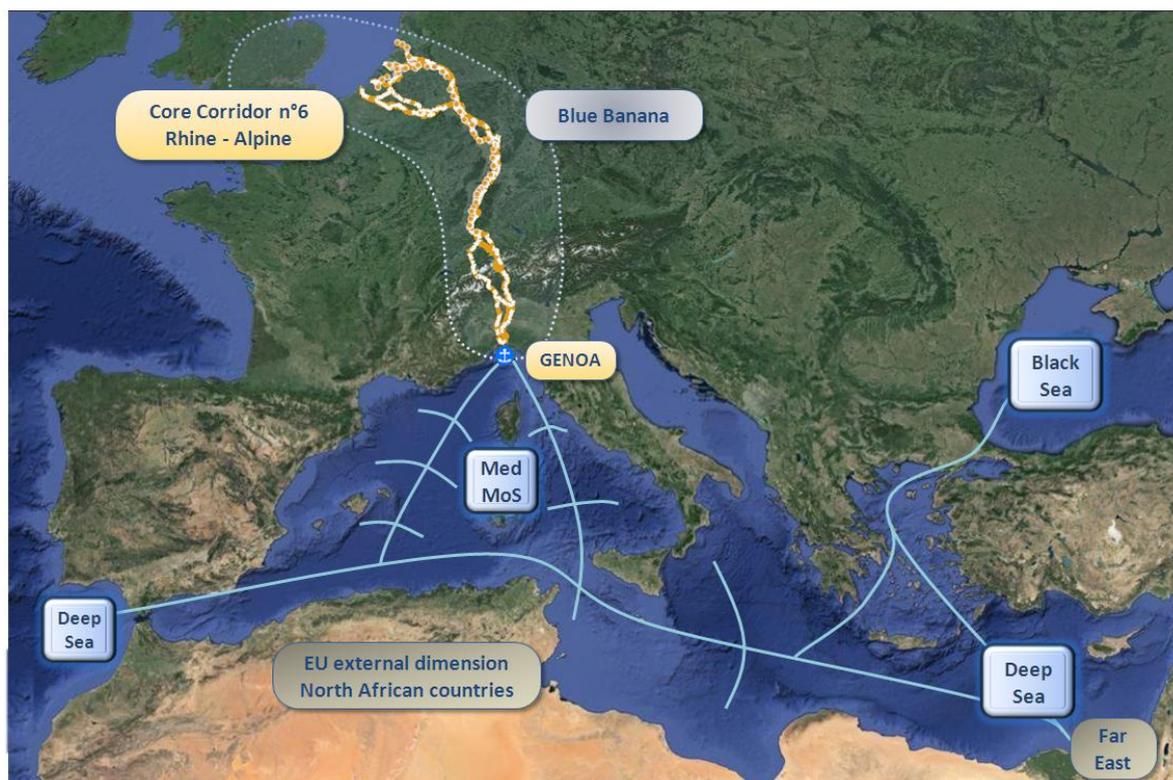
# IL PROCESSO DI ADOZIONE E APPROVAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

AI SENSI DELLA L. 84/1994, DELLA L.R. 9/2003 E DELLA L.R. 32/2012



### 3.3 La politica europea nel settore portuale

Nel corso del prossimo triennio le azioni e gli investimenti programmati nel porto di Genova si focalizzeranno sullo sviluppo del porto di Genova come gateway intermodale sul Mediterraneo del Core Network TEN-T e, in particolare, del Corridoio Reno-Alpino.



In tale ambito, la nuova programmazione finanziaria europea 2014 – 2020, articolata nei diversi programmi e politiche di intervento dell'Unione (CEF, Orizzonte 2020, FESR) offrirà delle nuove opportunità di co-finanziamento di infrastrutture e servizi, che consentiranno di proseguire il percorso già avviato dall'Ente negli ultimi anni.

Autorità portuale è stata infatti impegnata in iniziative che hanno mobilitato, nella passata programmazione finanziaria europea 2007-2013, risorse per oltre 15 milioni di euro nel sistema marittimo portuale genovese nel suo complesso.

Tra i progetti infrastrutturali co-finanziati nell'ambito della passata programmazione TEN-T e tutt'ora in corso o in fase di avvio, si richiamano l'Ampliamento del

terminal combinato Ronco – Canepa e rinnovamento delle infrastrutture intermodali ausiliari” e il “Nuovo piano regolatore portuale e nuova diga per accrescere la posizione competitiva del porto di Genova quale porta di ingresso della rete centrale europea dei trasporti”, entrambi co-finanziati per un importo pari al 10% del costo dell’investimento complessivo previsto per il progetto.

In prospettiva, tra gli strumenti di finanziamento previsti dalla nuova programmazione europea 2014 – 2020, il programma CEF prevede nuove risorse finanziarie per 26 milioni di euro per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, importo pari al triplo della dotazione finanziaria del periodo di programmazione finanziaria precedente. In particolare, la gran parte delle risorse finanziarie verrà concentrata sul *core network* di cui Genova rappresenta uno dei *core nodes*.

Ciò accrescerà le opportunità di co-finanziare, nell’ambito portuale, le opere infrastrutturali ed i servizi portuali, contribuendo 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.

Il quadro generale degli interventi inclusi nella futura programmazione è rappresentato dal nuovo Piano Regolatore Portuale, che si pone l’obiettivo di delineare uno sviluppo del porto in linea con le continue evoluzioni del mercato dei trasporti e della logistica, in un’ottica di più ampia integrazione e di governance del sistema porto e suoi mercati di riferimento.

In tale prospettiva, la nuova configurazione del sistema di protezione del bacino portuale di Sampierdarena, unitamente alla prevista realizzazione del Terzo Valico ferroviario dei Giovi, consentono di realizzare la piena integrazione dello scalo marittimo genovese nel Corridoio Reno-Alpino, eliminando il rischio che possibili strozzature compromettano la capacità del porto di Genova di operare come gateway mediterraneo del Corridoio e dell’intero Core Network. Tale necessità risulta ancor più stringente considerata l’apertura dei trafori alpini del Gottardo e del Lötschberg, che potrebbe determinare uno sbilanciamento dei flussi di traffico lungo il Corridoio.

Attraverso il nuovo Piano Regolatore Portuale, che prevede studi di fattibilità, progettazione e realizzazione di nuove opere, l’Autorità Portuale di Genova si propone, in prospettiva, di cogliere le opportunità di finanziamento offerte dalla nuova programmazione europea 2014 – 2020 e, in particolare, dal Meccanismo per Collegare l’Europa (CEF), stimando ad oggi di avviare iniziative progettuali pari a

circa 1 miliardo di euro, con un possibile co-finanziamento da parte dell'Unione Europea pari a circa il 20% degli investimenti complessivamente realizzati.

Tra gli interventi nel complesso previsti e che possono rientrare tra le azioni eleggibili nei sopra richiamati programmi di finanziamento, oltre alla già citata riconfigurazione degli accessi marittimi del Bacino di Sampierdarena, che si prevede andrà ad assorbire la maggior parte degli investimenti stimati nel prossimo periodo di programmazione, si possono ad oggi prefigurare alcune ulteriori opere prioritarie con particolare riferimento all'intermodalità, quali il nuovo Piano del Ferro, destinato ad incrementare l'efficienza e la capacità del servizio di inoltro/ricezione via ferrovia del Porto.

A tali interventi si aggiunge una serie di azioni volte a mitigare l'impatto ambientale delle attività portuali, che rientrano tra le priorità della nuova programmazione comunitaria. In maggior dettaglio, l'Autorità portuale ha individuato tra le principali linee di intervento l'implementazione dell'elettrificazione delle banchine e la realizzazione di un'azione pilota riguardante la fattibilità ed eventuale sperimentazione del rifornimento di LNG in ambito portuale.

In parallelo, dal momento che i risultati delle iniziative progettuali ad oggi condotte hanno evidenziato la necessità di coordinamento ed interconnessione tra i modelli organizzativi ed operativi che operano sul lato sud del Corridoio Reno - Alpino, la crescita del sistema portuale facente capo allo scalo genovese sarà accompagnata dallo sviluppo di un modello di governance del Corridoio, con il quale confrontarsi anche in sede di preparazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Pertanto, con riferimento all'organizzazione dei servizi, in particolare di natura info-teleomatica, l'Autorità portuale di Genova intende proseguire il percorso già avviato attraverso i progetti "MoS 24", che si è concluso nel 2013 e "ANNA", tutt'ora in corso, partecipando, in particolare, ad una nuova iniziativa progettuale che vedrà impegnati nel partenariato anche le associazioni degli operatori portuali e Regione Liguria

L'iniziativa, già avviata, che coinvolge Regione Liguria nel ruolo di capofila e le altre regioni italiane ed europee attraversate dal Corridoio, parte dalla valorizzazione dei risultati ottenuti attraverso il progetto MoS 24 e intende fornire un nuovo contributo alla promozione del dialogo ed allo scambio di informazioni con altri cluster portuali, in un ambiente ICT interoperabile, anche attraverso lo sviluppo di un modello di governance condiviso tra Nordeuropa e Mediterraneo.

Infatti, al fine promuovere una crescita economica e sociale maggiormente equilibrata tra i paesi membri dell'Unione, la Commissione Europea ha più volte ribadito la necessità di un modello di crescita del trasporto coordinato, standardizzato e interoperabile che, a partire dal Bacino del Mediterraneo, possa dialogare con i sistemi nordeuropei e extracomunitari.

Nel prossimo periodo di programmazione, l'Autorità portuale di Genova confermerà la partecipazione, 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, con 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. Analogamente, Autorità Portuale proseguirà la partecipazione ai tavoli del Forum di Corridoio previsti dal Regolamento UE 1316/2013 con funzione consultiva, ai fini della predisposizione del piano di lavoro che comprende una descrizione delle caratteristiche, delle tratte transfrontaliere e degli obiettivi del corridoio, dei bottlenecks e delle modalità per il loro superamento.

Proseguiranno, inoltre, le attività già avviate attraverso l'adesione all'Associazione "Genova Smart City", per lo sviluppo sostenibile della città e la promozione delle iniziative a supporto della crescita del porto "intelligente", anche attraverso il PEAP (Piano Energetico Portuale).

### *3.4. Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati*

Come già rappresentato nei precedenti documenti di programmazione in tema di strategie finalizzate allo sviluppo dei sistemi (distretti) logistici integrati, l'Autorità Portuale di Genova, in collaborazione con gli attori pubblici e privati coinvolti, si pone da tempo 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 in un approccio che tenga conto della reale dimensione *territoriale* del porto;
- 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.

Gli obiettivi sopra citati, oltre a contribuire ad un efficientamento complessivo del ciclo portuale, debbono essere inquadrati in un logica di sistema del quale il porto rappresenta un nodo indispensabile al servizio dei processi di produzione e distribuzione.

Come più volte ricordato, il mercato servito dallo scalo genovese si concentra prevalentemente su Lombardia (che da sola concentra quasi il 50% dei traffici import/export), Piemonte (18,4%), Emilia Romagna e Veneto con percentuali superiori all'8%.

Con uno split modale dove la modalità stradale continua ad essere preponderante, anche in ragione della relativa "vicinanza" dei punti di O/D della merce movimentata in porto (nel 2013 il trasporto ferroviario rappresenta poco più del 13%), il tema della sostenibilità e della gestione dei traffici rappresenta un momento fondamentale soprattutto se visto in relazione alle prospettive di sviluppo future. Ciò tenuto ovviamente conto dell'elevato livello di efficienza che già in oggi assicurano i nostri impianti portuali.

Tali prospettive, infatti, pur scontando le incertezze che caratterizzano l'andamento dell'economia italiana, si basano essenzialmente su un duplice ordine di fattori:

- da un lato il rafforzamento della posizione competitiva di Genova sul mercato nazionale rispetto ai concorrenti che sullo stesso direttamente insistono;

- dall'altro una progressiva apertura verso i mercati d'oltralpe rispetto ai quali la modalità ferroviaria rappresenta senza alcun dubbio l'unico strumento in grado di indurre l'acquisizione di nuovi traffici.

In un quadro così delineato è evidente come la dimensione del sistema, sia esso costituito dai punti di O/D interna (basi logistiche, interporti, retroporti) o dalle infrastrutture di collegamento, rappresenti l'ambito rispetto al quale si devono concentrare le attenzioni di Autorità Portuale, non solo dal punto di vista delle relazioni con i territori di riferimento, ma anche sotto il profilo delle caratteristiche tecniche e organizzative che connotano tali relazioni.

Sotto questo profilo, Autorità Portuale ha da tempo avviato, anche a supporto del nuovo Piano Regolatore Portuale, un processo di ricognizione della rete sopra delineata al fine di individuare le criticità, i colli di bottiglia ma anche le opportunità per ulteriori sviluppi della logistica e dell'intermodalità.

In particolare, oltre alla ricostruzione delle caratteristiche dei principali nodi interni con i quali il porto si raccorda attraverso la modalità ferroviaria e/o stradale, è in corso un approfondimento sulle principali linee di collegamento (anche in collaborazione con l'Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione) che potrà rappresentare una base di discussione con i soggetti coinvolti nella programmazione (RFI in primis e le Regioni interessate) per l'individuazione di progetti "prioritari" sui quali indirizzare risorse finanziarie che si rendessero disponibili.

A questo proposito è ben noto che gli interventi realizzati e in corso da parte del Governo svizzero sui valichi, unitamente a quelli che insistono sul territorio italiano intorno ai principali nodi di interscambio (Milano, Novara, Busto Arsizio, ecc..) sono tutti finalizzati ad adeguare progressivamente le infrastrutture di collegamento al fine di permettere il transito di treni merci più lunghi, più pesanti, con una sagoma adeguata e quindi economicamente più vantaggiosi rispetto a quelli che attualmente collegano l'Italia con il resto dell'Europa.

Tale scenario riporta l'attenzione sull'area del milanese fino al porto di Genova che, pur interessata dagli importanti lavori connessi al Terzo Valico ferroviario, necessita fin d'ora di essere analizzata in modo approfondito al fine di rendere possibili interventi in grado di garantire un aumento della capacità in linea con le esigenze del trasporto manifestate dal mercato.

E' infatti solo dalla messa a punto di una offerta adeguata ed economicamente conveniente che si potrà concretamente realizzare quella concentrazione di massa

critica necessaria per conquistare nuovi mercati e sviluppare ulteriormente il posizionamento competitivo del porto di Genova.

Infine, se quanto sintetizzato nei punti precedenti evoca la questione infrastrutturale e i rapporti con i territori, non meno importante è il tema organizzativo e di gestione dei flussi informativi che accompagnano la merce.

Gli interventi già sviluppati dentro e fuori l'ambito portuale, che saranno meglio rappresentati nelle pagine che seguono, rappresentano, in diverse loro componenti, politiche di intervento "a costo zero" destinate sin d'ora ad incidere sull'economicità ed efficacia della logistica che fa capo al porto di Genova.

Tutto ciò premesso, i punti chiave oggetto della programmazione possono essere individuati come segue:

- 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*

Il tema dei sistemi logistici integrati pone all'attenzione di Autorità Portuale la evoluzione del concetto di *perimetro portuale* e l'individuazione degli strumenti idonei a proiettare i propri interventi in una dimensione più vasta di quella strettamente demaniale in corrispondenza a dove arrivano (o possono ambire ad arrivare) i nostri operatori e gli operatori interessati a relazionarsi con il porto di Genova.

In questa accezione, il *sistema* porto "vende" tempi di esecuzione (stazionamento, transito, trasparenza dei processi) in una dimensione da articolare dal punto di vista istituzionale, infrastrutturale, organizzativo e tecnologico. Autorità Portuale tira (o dovrebbe) tirare le fila di questo obiettivo; il che rappresenta, a nostro avviso, una lettura evoluta delle funzioni di indirizzo e di coordinamento che vengono attribuite ad AP in ambito portuale. Riteniamo che il rafforzamento di tali funzioni sia un elemento determinante nella stessa prospettiva di riforma delle Autorità portuali.

Il percorso avviato 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.

Un ambito di intervento quindi volto a migliorare l'interoperatività dei sistemi informativi a supporto della logistica nei diversi terminal (portuali e interni), anche tramite l'armonizzazione e l'integrazione di servizi e procedure che si integra in una dimensione istituzionale e di governance di sistema per conseguire una pianificazione integrata e di cooperazione territoriale.

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 di tale approccio e che, se correttamente impostato, concorre ad identificare lo stesso processo di evoluzione/rafforzamento del ruolo dell'Autorità Portuale.

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.

In questo quadro, Autorità Portuale si sta orientando ad elaborare una proposta che integri gli elementi di novità indotti dall'art 46 L.214/2011 con le indicazioni che scaturiscono dall'art 29 del recente DL 133 (sblocca Italia). Ciò sotto un duplice indirizzo: da un lato, offrire un contributo alla implementazione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica che risulti coerente con le esigenze della nostra realtà portuale. Dall'altro, "presentare un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere" in grado di ricomprendere tutti i diversi elementi prima richiamati. Ciò anche quale contributo a sostegno della promozione di un diverso assetto della portualità nazionale.

Il tema dell'*ultimo miglio infrastrutturale* che tradizionalmente rappresenta il nostro ambito di intervento non può più essere ritenuto soddisfacente. In primo luogo perché rappresenta un contenitore insufficiente ad esprimere il contesto funzionale nel quale gli interventi proposti vanno necessariamente collocati: gli elementi di complessiva velocizzazione del ciclo 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.

Tutti gli operatori genovesi devono poter guardare alla retroportualità come ad una ulteriore opportunità di crescita e capacità competitiva. Riprendendo il recente documento elaborato da Assagenti e Spediporto in tema di "Sistemi Logistici Integrati. Analisi Strategica ed azioni propedeutiche allo sviluppo de porto di Genova" pare potersi condivisibilmente sottolineare la "determinazione degli operatori logistici con sede a Genova (Terminalisti, Agenti Marittimi, Spedizionieri, Trasportatori e MTO) che solo con lo sviluppo di nuove alleanze strategiche con retroporti, interporti, piattaforme logistiche e magazzini - già oggi aree di destinazione delle merci sbarcate nel porto di Genova - si possa arrivare a dare al nostro scalo una dimensione operativa ed una funzionalità commerciale adatta a raccogliere le sfide lanciate dei mercati internazionali".

#### *L'interoperabilità lungo la catena logistica*

Si tratta di un ambito di intervento nel quale, alla luce delle premesse precedentemente svolte, Autorità Portuale deve potersi muovere in una logica di breve periodo che ottimizzi le nostre potenzialità organizzative, tecnologica e la nostra capacità, aspetto questo non marginale, di saper "colloquiare" come sistema coerente ed omogeneo in tutte le sue diverse componenti operative che rappresentiamo. Con ciò ovviamente privilegiando il dialogo, tecnologico ed organizzativo, con le altre Amministrazioni che operano nel ciclo logistico trasportistico. Uno degli aspetti particolarmente curati in questa fase di lavoro 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 ciò ricomprendendo più evolute forme di integrazione con le informazioni provenienti dal processo doganale e dallo sportello marittimo (per la componente riferita alle informazioni della Capitaneria di Porto).

Di seguito si riporta un sintetico cronoprogramma degli interventi in fase di realizzazione entro la fine del 2014/ prima metà 2015.

<b>Componenti di sistema</b>
Integrazione con PMIS (Merci Pericolose e dati Nave)
Sviluppi sdoganamento a mare e riordino procedure di richiesta verifica contenitori
Sperimentazione Corridoio Logistico stradale e ferroviario
Arrivi e partenze treni e stato delle manovre
Informazioni ferroviarie verso Terminal ed MTO
Ulteriore sviluppo dell'assetto di varco anche in relazione alla definitiva introduzione dello Svincolo Telematico

In questo contesto l'intervento da ritenere prioritario è rappresentato dal consolidamento ed ulteriore sviluppo dello sdoganamento a mare. Come noto, lo sdoganamento a mare fa parte delle iniziative strategiche intraprese dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il rilancio della competitività del sistema portuale nazionale unitamente allo Sportello Unico Doganale, attivo presso il porto di Genova dall'11 dicembre scorso.

Il preclearing si inserisce a pieno titolo tra gli strumenti decisivi per accrescere ulteriormente la competitività della portualità genovese; nel contesto dei diversi interventi che stiamo sviluppando, rappresenta un elemento determinante per lo sviluppo di più efficienti ed efficaci "collegamenti" tra il nostro porto e il suo mercato interno; ha quindi degli effetti che vanno ben al di là della stretta dimensione doganale.

Lo sdoganamento a mare significa innanzitutto "allungare" i tempi di funzionamento del porto per alcuni servizi essenziali che si erogano in ambito portuale. Questo *guadagno* di tempi va messo a disposizione della velocità del traffico in transito del porto; posti i margini di ottimizzazione che il preclearing introduce nelle relazioni tra operatori doganali e sistema telematico doganale, pare ragionevole che a tale guadagno di tempo consegua, al pari di altri elementi organizzativi sui quali stiamo lavorando, una anticipazione dell'avvio delle procedure di "mandato" al ritiro della merce in porto. La sperimentazione sino ad oggi effettuata ci conforta in alcune fondamentali assunzioni: in condizioni di ottimale funzionamento di tutte le componenti coinvolte, le procedure di

sdoganamento a mare si traducono in una riduzione (di circa un giorno e mezzo) dei tempi di stazionamento dei contenitori in porto. Siamo quindi in presenza di un intervento a costo zero che se coerentemente sviluppato è in grado di incidere sulla capacità produttiva delle nostre strutture.

Nel caso di contenitori soggetti a verifica il preclearing si inserisce, come noto, in un processo di profonda revisione di tutto il ciclo dei controlli in ambito portuale. Autorità Portuale è ben consapevole dei consistenti margini di miglioramento nella organizzazione del ciclo; è comunque di tutta evidenza che anticipare le informazioni significa più tempo per programmare gli interventi da parte di tutte le Amministrazioni interessate, in una logica che già la recente introduzione dello sportello unico ha provveduto in larga parte a contestualizzare dal punto di vista procedurale; anzi è auspicabile che l'intervenuta revisione dei "tempi" doganali possa velocemente indurre, laddove necessario, un generale riallineamento alle novità introdotte con il preclearing anche da parte delle altre Amministrazioni coinvolte nel ciclo.

In questo contesto, i risultati conseguiti consentono di affermare che, a meno di sei mesi dall'avvio dell'iniziativa, lo sdoganamento a mare, seppur ancora soggetto ad un regime doganale sperimentale, è ormai la procedura doganale largamente prevalente nel porto di Genova in termini di navi *lavorate* con le nuove procedure. Ottimo risultato che consegue ad una collaborazione a tutto campo (organizzativa e tecnologica) tra Agenzia Dogane, Capitaneria Porto, Autorità Portuale e gli stessi operatori.

Sulla base dei risultati conseguiti, Agenzia Dogane ed Autorità Portuale stanno definendo alcune ulteriori interventi finalizzati a:

- Nuove procedure di programmazione del ciclo dei controlli rese possibili dalla intervenuta anticipazione del ciclo doganale; ciò attraverso nuove e più evolute modalità di dialogo nelle procedure di messa a disposizione dei contenitori per verifica;
- Nuovi strumenti di pianificazione delle procedure di ritiro della merce dal porto, quale effetto dello spostamento "a mare" di tutto il ciclo documentale di importazione; quindi specifici interventi finalizzati a sensibilizzare i ricevitori del carico, tramite i loro operatori doganali, circa l'utilizzo di una procedura doganale di indubbia utilità per un più spedito inoltro della merce a destino.

L'obiettivo di questo intenso lavoro è quindi anche quello di conseguire i presupposti per la organica programmazione dei corridoi logistici e doganali: in sintesi, ampliare i vantaggi offerti dallo sdoganamento anticipato delle merci organizzando al meglio le fasi successive allo sbarco sia nel caso che esse siano soggette a controlli doganali, sia che risultino libere da vincoli e, pertanto, disponibili per l'immediato inoltramento a destino.

Va peraltro ancora ricordato che il preclearing è parte integrante delle "facilitazioni" che l'Agenzia delle Dogane, con la collaborazione delle altre Amministrazioni nazionali coinvolte a vario titolo nei controlli delle merci, sta predisponendo per i Paesi che parteciperanno all'evento espositivo del 2015. Anche sotto questo ultimo profilo, le performances che le nostre strutture stanno fornendo, e che sono oggetto di grande attenzione, confermano l'ottima qualità dei servizi offerti dal porto di Genova.

La chiave di accesso a questo approccio è, come accennato, il gioco di squadra delle Amministrazioni coinvolte nel ciclo logistico trasportistico; è bene ricordare che l'auspicato successo del preclearing poggia in larga parte su lavoro di monitoraggio tecnologico che la Capitaneria esercita sulle navi in avvicinamento al porto; l'introduzione del preclearing è stata preceduta da diversi mesi di verifica del buon funzionamento del sistema per le navi soggette a monitoraggio con esiti che si sono sempre dimostrati a livelli di eccellenza; ciò a conferma che la capacità delle Amministrazioni di operare con modalità coordinate e secondo una logica di integrazione di sistema è un fattore determinante per il successo competitivo del nostro porto.

Nel quadro delle relazioni con la Capitaneria di Porto, l'ambito di intervento si arricchisce con tutte le problematiche connesse al PMIS. Gli ambiti di integrazione per i quali sono previste essere avviati, secondo quanto a suo tempo comunicato dal Comando Generale, le relative attività di testing, previste a partire dal prossimo mese di novembre, per dare attuazione alla L 221/2012 sono riferibili a:

- Servizi esposti da PMIS verso i sistemi IT esterni
- Servizi disponibili attraverso interfacce Machine-to-machine (Web Services)
- Ciclo autoritativo per il flusso di merce pericolosa in ingresso al terminal

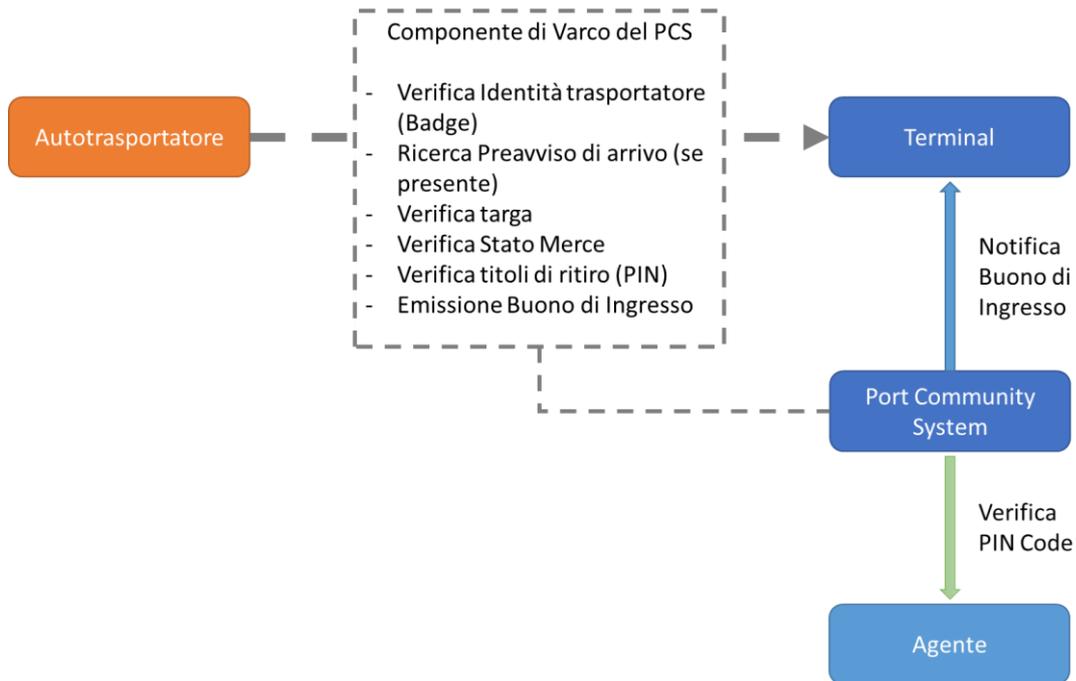
In questo contesto, sulla base del confronto con le diverse componenti portuali, i servizi prioritariamente richiesti da AP sono riferite a:

- Identificativo sosta;
- Previsioni arrivi e partenze;
- Piano accosti;
- Sbarco, trasbordo, imbarco merci pericolose;
- Crew List in Arrivo/Partenza;
- Passenger List in Arrivo/Partenza.

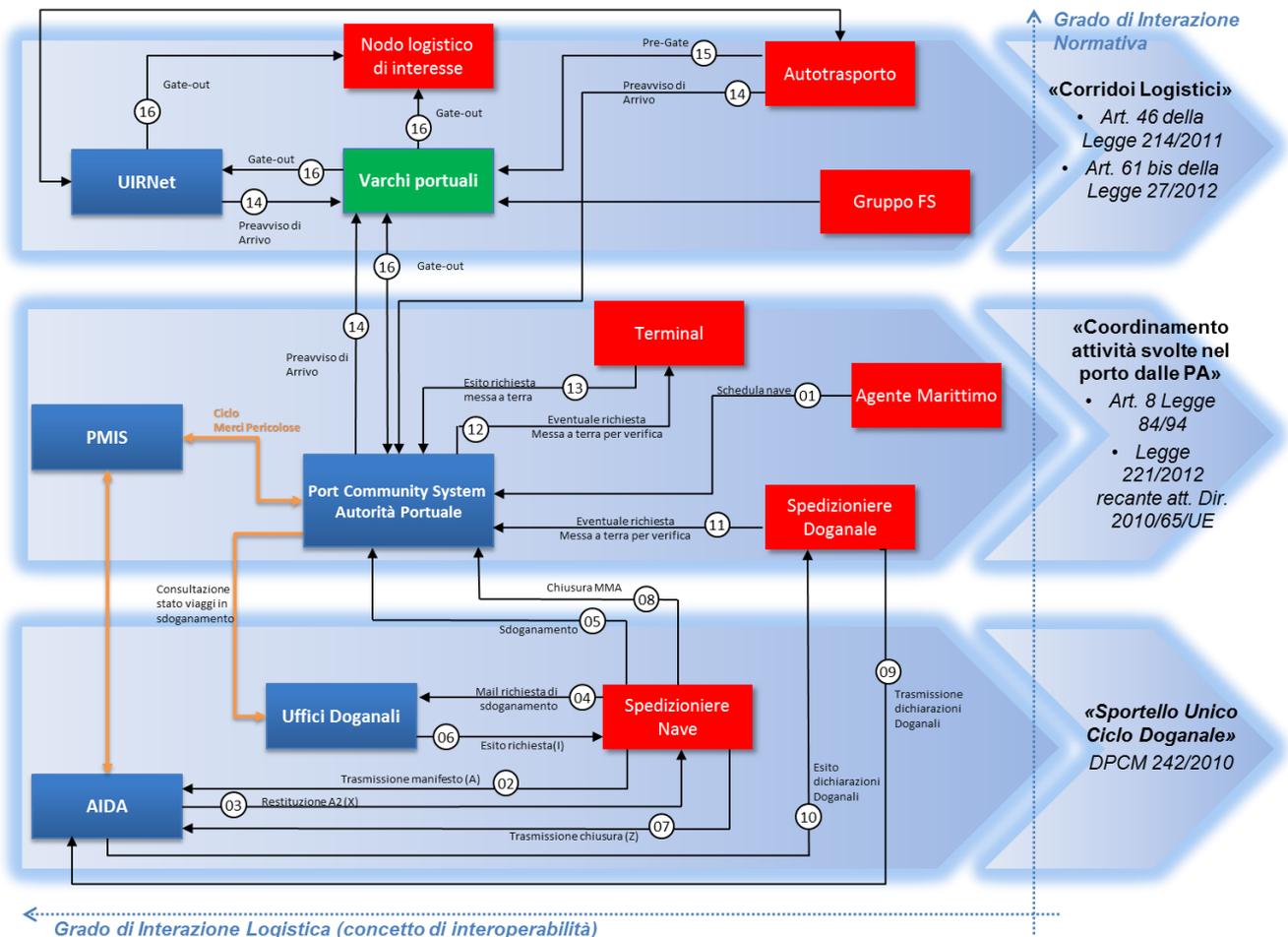
Da questo punto di vista, è comprensibile la necessità del Comando Generale di impostare il programma di interventi in termini coerenti con la generalità della portualità nazionale. Il tema delle relazioni tra PMIS (quale sistema nazionale di riferimento per la gestione amministrativa delle attività portuali) e sistema portuale genovese è peraltro connesso alla attuazione della Direttiva 2010/65 UE relativa alla semplificazione ed armonizzazione delle procedure amministrative applicate al trasporto marittimo prevista entrare in vigore a metà del 2015. Al momento non è dato conoscere se tale tempistica verrà confermata; in ogni caso, anche sotto questo punto di vista, il porto di Genova deve potersi presentare a questo appuntamento perfettamente allineato con i suoi competitori internazionali.

L'obiettivo è quello di muoversi con diversi strumenti verso la logica di un porto velocizzato e "trasparente"; velocità e trasparenza sono tra l'altro due elementi chiave del rapporto che stiamo sviluppando con le realtà retro portuali che si relazionano con il porto di Genova; i corridoi logistici e doganali sono parte essenziale del percorso di lavoro avviato.

Sul versante dei corridoi logistici, l'elemento sul quale si sta prioritariamente lavorando è rappresentato dalla definitiva sistemazione delle attività di varco, sia stradale che ferroviario, quale elemento di *concentrazione* dei diversi elementi informativi (in ciò ricomprendendo anche i diversi profili connessi alla security portuale) sui quali impostare una coerente politica dei contenuti da veicolare nei confronti dei terminal/basi logistiche interne. In ciò ricomprendendo gli elementi di ottimizzazione indotti dalla telematizzazione di tutta la procedura di svincolo operativo della merce. Lo schema sul quale si sta lavorando con le principali componenti coinvolte (agenti, spedizionieri, terminalisti) è riassumibile nei seguenti termini generali:



A sintesi dei ragionamenti proposti, con lo schema sottostante (che sintetizza il processo di importazione rimodulato attraverso lo sdoganamento a mare) si vuole rappresentare il crescente livello di complessità/integrazione sul quale AP sta operando; ciò anche in correlazione agli attuali ambiti normativi di riferimento.



E' da ritenere che i diversi elementi riportati possano trovare una ancor più organica sistemazione all'interno del Piano Nazionale della Logistica di cui al richiamato art 29 del DL 133/04.

### Le soluzioni per il trasporto ferroviario e l'intermodalità

La componente ferroviaria e lo sviluppo dell'intermodalità treno-gomma rappresentano da sempre un fattore strategico per la competitività del porto di Genova all'interno del suo mercato di riferimento.

Nel precedente documento di programmazione erano stati individuati alcuni obiettivi al riguardo principalmente concentrati sia su interventi infrastrutturali interni al porto, sia su soluzioni organizzative-informatiche in grado di fluidificare il trasporto via ferrovia.

Per quanto concerne il primo punto occorre evidenziare come il 10 aprile 2014 il Comitato Portuale abbia deliberato in merito al piano degli interventi per il quali è stato richiesto il finanziamento ai sensi dell'art. 13 della legge 9/2014 il cui obiettivo è quello di migliorare la competitività dei porti italiani e lo sviluppo del trasporto ferroviario con i Paesi dell'Unione Europea.

Il piano risulta coerente con gli obiettivi già fissati nei precedenti documenti di programmazione e si compone dei seguenti interventi:

<b>Intervento</b>	<b>Importo (M.ni €)</b>
A) Bacino di Sampierdarena –interventi ambito Ronco Canepa e relativi collegamenti nitori ponte Ronco - Canepa” (16 Milioni di euro)	21,0
A.1 infrastrutture ferroviarie nel terminal portuale contenitori di Ronco Canepa e opere complementari	Di cui: 19,5
A.2 raddoppio collegamento ferroviario tra terminal Ronco-Canepa e rete ferroviaria nazionale da/per Sampierdarena Forni	1,5

B) Bacino portuale di Sampierdarena – interventi ambito Sanità-Bettolo e relativi collegamenti:	13,5
B.1 ristrutturazione e riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento via Galleria Molo Nuovo al parco Campasso, con impianti automatizzati di segnalamento e controllo e realizzazione della T.E. nella tratta galleria Molo-Nuovo / parco Rugna	Di cui: 4,5
B.2 ristrutturazione dei parchi ferroviari nel terminal Sanità-Bettolo con elettrificazione e segnalamento sino alla radice dei parchi e connesse opere complementari	9,0
C) Bacino portuale di Sampierdarena - Interventi di adeguamento Parco Fuori Muro	15,0
C.1 ristrutturazione e riqualificazione del parco Fuorimuro con impianti automatizzati di segnalamento e controllo e realizzazione della T.E.	Di cui: 12,5
C.2 completamento dorsale ferroviaria tra Ponte Libia e Ponte Etiopia, realizzazione raccordo ferroviario ponte Eritrea	2,5
D) Bacino portuale di Voltri – realizzazione di nuove comunicazioni tra i binari del parco operativo interno al terminal	0,6
<b>Totale milioni di euro</b>	<b>50 ca.</b>

Rispetto agli interventi sopra elencati il piano delle opere di cui al capitolo 3.1 prevede, nelle more della definitiva assegnazione delle risorse, la programmazione al 2016 della Galleria Molo Nuovo e del Parco Fuorimuro. A seguito del perfezionamento del progetto definitivo elaborato in collaborazione con RFI attraverso la stipula di una Convenzione (agosto 2014) che vede la stessa RFI quale soggetto affidatario della progettazione delle componenti di segnalazione e trazione elettrica, sarà possibile inviare al CIPE la relativa documentazione ai fini dell'ottenimento del finanziamento.

In ogni caso, come già evidenziato nel piano delle opere, l'intervento relativo alle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso" risulta essere di importanza strategica in relazione ai lavori in corso del nodo di Genova, in quanto lo stesso rappresenterà l'unico collegamento fra il bacino portuale e la rete

nazionale nel momento della chiusura dello scalo di Sampierdarena Forni (prevista a giugno 2016) fino alla data di ultimazione lavori (dicembre 2017).

Il modello di rete ferroviaria portuale che verrà a configurarsi con la realizzazione degli interventi descritti, come già accennato nella relazione alla delibera dello scorso aprile, è sostanzialmente quello più volte delineato in sede di Piano Operativo Triennale, che si qualifica con l'estensione, ovunque risulti possibile, dei presidi di controllo di sicurezza centralizzati, nonché, per quel che attiene al parco di Fuori Muro, con l'adozione di un vero e proprio modulo di stazione ferroviaria.

Parallelamente agli interventi infrastrutturali interni al porto, lo sviluppo della programmazione a cura di RFI sul nodo di Genova prevede, oltre alle opere in corso relativamente al bacino di Sampierdarena (Campasso con ulteriore ampliamento e Sampierdarena Forni) un ulteriore sviluppo sul bacino di Voltri che, a seguito di un tavolo multidisciplinare che ha coinvolto i principali soggetti operanti nella filiera della terminalizzazione, permetterà un incremento della capacità dinamica del sistema Voltri Mare.

Tale sistema, in particolare, prevede sia interventi di tipo organizzativo (visita tecnica interna al terminal e servizio di manovra h.24) sia di tipo infrastrutturale (spostamento deviatori interni e realizzazione di un fascio di 6 binari a Voltri Mare con raddoppio del collegamento da/per VTE a cura di RFI). L'insieme delle azioni sinteticamente descritte porterebbe a raddoppiare, entro il 2018, l'attuale capacità dalle 11 coppie di treni/giorno alle 24 coppie/giorno.

Alcuni degli interventi organizzativi sopra citati (tra i quali la verifica treno nei parchi interni al porto) sono stati inoltre inseriti nelle risultanze del gruppo di lavoro misto APGE-RFI-Trenitalia (gennaio 2014) che si è occupato di individuare una soluzione condivisa per l'esercizio di terminalizzazione dei treni merci relativamente al bacino di Sampierdarena, idoneo a fare fronte allo sviluppo dei lavori previsti da RFI sul nodo di Genova. La soluzione proposta, nella fase transitoria dei lavori, permetterà il mantenimento dell'attuale capacità programmata pari a circa 9 coppie di treni/gg implementabili verso una capacità teorica pari a circa 14 treni/gg.

Infine risulta importante richiamare quanto citato in premessa relativamente alle caratteristiche della linea "fuori" dal nodo di Genova, le cui caratteristiche attuali in termini di sagoma, peso e lunghezza manifestano rilevanti criticità in ordine ad un più economico ed efficace utilizzo della modalità ferroviaria. Su questo punto si possono evidenziare i lavori in corso, con la collaborazione del Siti di Torino, sulle principali direttrici di collegamento tra il porto e le basi interne, finalizzati a meglio

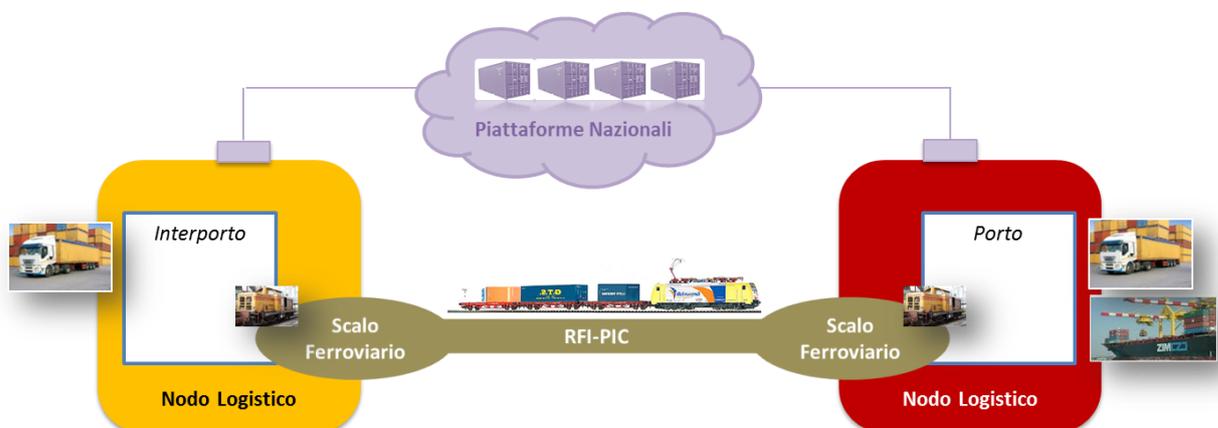
individuare i colli di bottiglia e le strozzature da superare per garantire una progressiva crescita della modalità ferroviaria nelle more della costruzione del Terzo Valico.

In relazione alla componente ferroviaria, Autorità Portuale di Genova ha affiancato agli interventi sulle infrastrutture un nuovo piano volto a migliorare la gestione dei flussi informativi e documentali che è scaturito nella sottoscrizione di un Accordo di Collaborazione con il Gruppo FS stipulato in data 8 maggio 2014.

Con il citato accordo, il Gruppo FS ed Autorità Portuale di Genova hanno condiviso l'introduzione di nuovi e condivisi strumenti di lavoro per migliorare il livello di efficienza e competitività al trasporto ferroviario che gravita sul sistema portuale genovese.

APGE sta lavorando all'evoluzione del Port Community System con l'obiettivo di estendere e razionalizzare ulteriormente il ciclo logistico portuale; in particolare è prevista (secondo la tempistica più sopra richiamata) l'estensione al trasporto ferroviario dell'interscambio documentale già attivo per il traffico su strada e l'individuazione delle possibili soluzioni di interoperatività con le piattaforme del processo logistico e del trasporto ferroviario.

Per sua parte, il Gruppo FS, nell'ottica di rispondere all'esigenza di recupero di efficienza e competitività nel settore del trasporto combinato merci, ha avviato da diversi anni il programma denominato "Piattaforma Integrata della Logistica" (PIL) per sviluppare soluzioni tecnologiche a supporto dei servizi di logistica in ottica trasporto merci intermodale.



L'obiettivo è mettere a disposizione, mediante il "dialogo" tra le rispettive piattaforme informatiche, servizi complementari per la gestione del processo logistico intermodale. Si intende quindi sviluppare un canale di comunicazione strutturato per l'integrazione delle rispettive piattaforme tecnologiche nella gestione delle operazioni ferroviarie in ambito portuale e sui terminal ferroviari interni che fanno capo al Gruppo FS. Quindi, potenziare la catena del valore della logistica riducendo i tempi complessivi di transito della merce nel porto e sviluppare più solidi legami informativi con le realtà retro portuali di interesse del porto di Genova.

Gli ambiti di intervento riguardano la miglior programmazione ed attualizzazione delle operazioni in arrivo e partenza dei treni, della merce trasportata via ferro e la organica estensione di tali informazioni agli operatori esterni al nodo portuale genovese. Il completo "aggiornamento" degli strumenti di lavoro a disposizione del servizio di manovra ferroviaria rappresenta uno dei punti più qualificanti dell'approccio che si intende seguire.

Peraltro questa iniziativa ambisce a rappresentare un riferimento per l'attuazione degli interventi che l'Agenzia delle Dogane sta sviluppando in materia di cosiddetti "Corridoi Doganali". In questa accezione, il coordinamento dei diversi interventi si traduce in una semplificazione del "carico" documentale per la merce nel tragitto porto/retro porto, con riflessi non trascurabili sulla competitività del servizio.

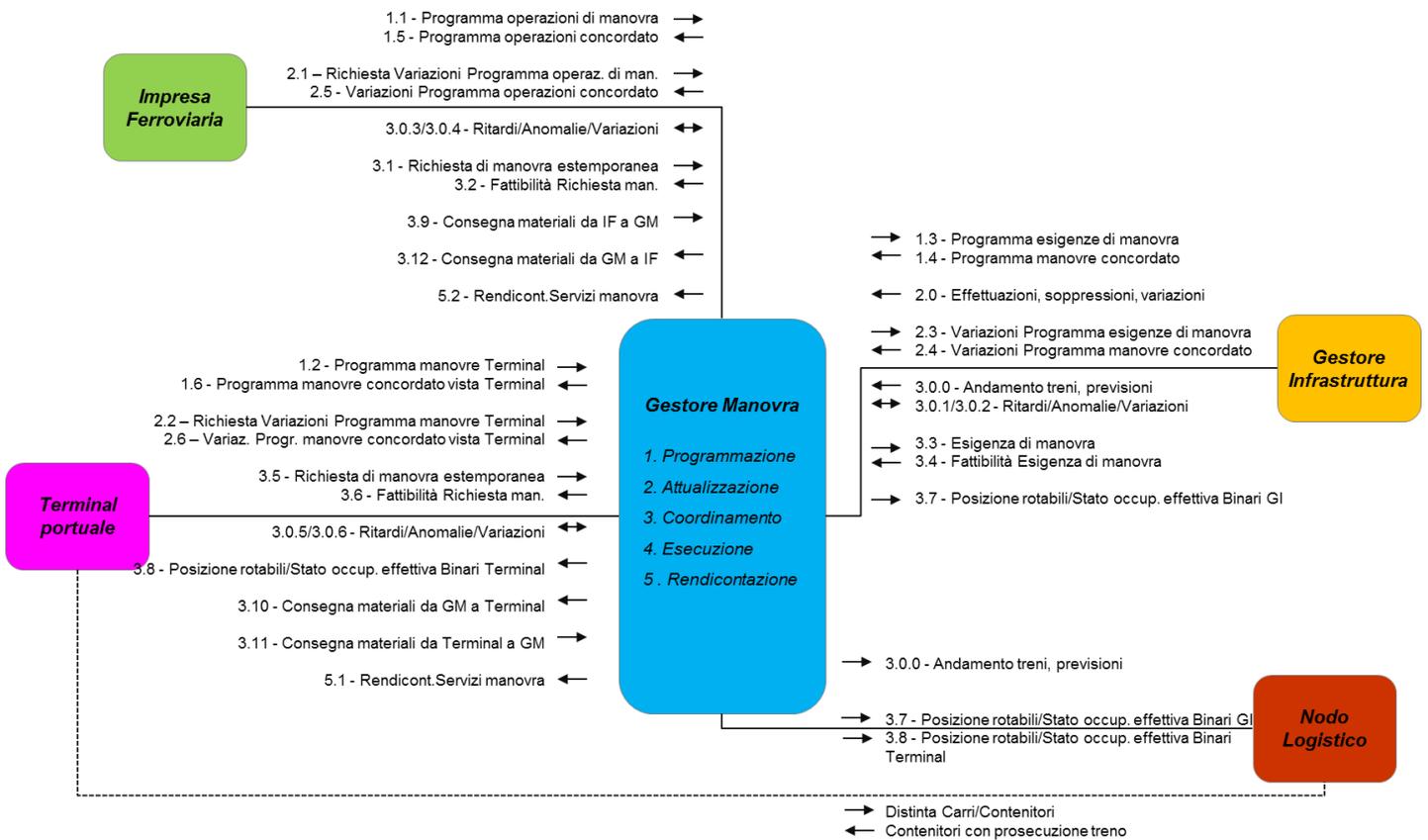
Ovviamente tali interventi "infostrutturali" vanno letti in maniera integrata rispetto ai recenti interventi inclusi nel cosiddetto Piano del Ferro, con le nuove disponibilità finanziarie offerte dalla legge n. 9/2014, per sviluppo di una rete infrastrutturale al servizio di un "modello di esercizio" del trasporto ferroviario (dentro e fuori dal porto) in grado di aumentarne la capacità e l'efficienza sia attuale che prospettica.

Un ultimo punto riguarda il tema del cosiddetto "ultimo miglio" ferroviario rispetto al quale è in corso la procedura di affidamento del servizio in concessione.

Come è noto si tratta di una componente essenziale del ciclo di trasporto la cui gestione, tuttavia, sconta nel porto di Genova e con particolare riferimento al bacino di Sampierdarena, rilevanti criticità connesse alla complessità dell'organizzazione dei flussi e delle connessioni con le realtà operative portuali.

Tale configurazione, seppure in evoluzione in ragione degli interventi che saranno realizzati e il cui obiettivo sarà quello di ridurre progressivamente le attività di manovra spostando il più vicino possibile al gate portuale l'arrivo/partenza dei treni, fa sì che si renda necessario introdurre sistemi di efficientamento del ciclo.

Da questo punto di vista il progetto relativo alla infrastrutturazione ferroviaria vede nel momento "manovra" un elemento cardine per migliorare la gestione delle operazioni di ricezione dei treni, di manovra e di carico/scarico presso i terminal portuali con l'obiettivo di rendere più "leggibile" il processo e garantire un migliore servizio agli utenti attuali e potenziali del trasporto ferroviario.



Interventi di carattere informativo/organizzativo:

- Sviluppo della componente ferroviaria per il ciclo di Import e Export dei contenitori ricaricati su treno
- Messa a disposizione delle informazioni utili alla predisposizione e composizione dei treni, all'organizzazione della documentazione autoritativa

e doganale per le prosecuzioni via ferrovia, alla creazione di messaggi standard, per:

- Telematizzazione dei flussi operativi interni per il ciclo di import ed export
- Integrazione con i sistemi IT degli interporti
- Tracciamento in "tempo reale " dei convogli (T&T)
- Interazione manovre ferroviarie in porto

Nel complesso, quindi, il nuovo modello che prevederà una progressiva contrazione delle risorse dedicate alle attività di manovra con conseguente effetto di rendere più economico il servizio unitamente agli interventi di carattere organizzativo/informativo, configurano uno scenario in grado di creare le condizioni perché il porto di Genova possa effettivamente incrementare lo split modale a favore dell'intermodalità.