

Il presente provvedimento  
è composto da n. 105 fogli,  
così numerati:

pagina 1, 2, 3, 4/5  
(allegato, Volume POT composto da  
98 pagine), 6, 7 e 8.



## AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

### Deliberazione del Comitato Portuale

Protocollo n. 70 / 2 / 2015

ASSUNTA NELLA SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 2015  
TITOLO: PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2016 - 2018.

In conformità alla proposta memoria n. 2 avente il testo nel seguito formulato e proposto da  
**DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO-Servizio Pianificazione-Uff. Pian. Strategica Controllo Piani Impresa**  
con l'assenso del Responsabile competente:

**DIRETTORE DOTTOR SANGUINERI**

ALLA TRATTAZIONE SONO:

Presenti	Assenti	Membri Comitato		Carica
X		Luigi	MERLO	Presidente Autorità Portuale
X		Giovanni	PETTORINO	Comandante del Porto
X		Franco	LETRARI	Direttore Servizi Doganali GE
	X	Mirella	BOLOGNA	Rappr. Imprese Ferroviarie
X		Roberto	FERRAZZA	Rappresentante Ministero LL.PP.
	X	Giovanni	TOTI	Presidente Giunta Regionale
X		Marco	DORIA	Sindaco Comune di Genova
X		Maee	G. DORIA	p.Sindaco Città Metropolitana Ge
X		Paele C.	A. Odone	p.Presidente CCIAA Genova
X		Ignazio	MESSINA	Rappresentante Armatori
X		Marco	BISAGNO	Rappresentante Industriali
X		Gilberto G.	DANESI	Rappresentante Imprenditori
X		Maurizio	FASCE	Rappresentante Spedizionieri
X		Gian Enzo	DUCI	Rappr. Agenti Racc. Marittimi
X		Amedeo	GENEDANI	Rappresentante Autotrasportatori
X		Antonio	BENVENUTI	Rappresentante FILT - CGIL
	X	Giacomo	SANTORO	Rappresentante FILT - CGIL
X		Enrico	ASCHERI	Rappresentante FILT - CGIL
	X	Ettorino	TORZETTI	Rappresentante FIT - CISL
	X	//	//	Rappresentante Dipendenti A.P.
	X	Marco	ODONE	Rappresentante UILTRASPORTI

Data 18 NOVEMBRE 2015  
Responsabile del Procedimento

VISTO  
Gestione Risorse Finanziarie

IL DIRETTORE  
Struttura proponente

(Segretario Generale)

(Presidente)

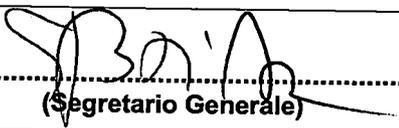
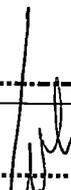
**ASSISTONO** i Revisori dei Conti:

**Dottor ALTAMURA, Dottoressa VETTRAINO e Dottoressa BARZON**

**ASSISTE**, con funzioni di Segretario:

**SIGNORA ROSANNA GHIGLIONE** della Segreteria del Comitato.

---

 (Segretario Generale)	 (Presidente)
--	---

SCHEMA DI DELIBERAZIONE	
RIFERIMENTO ALL'O.D.G.	UFFICIO SEGRETERIA COMITATI
N. D'ORDINE 2 SEDUTA 18 NOVEMBRE 2015	DATA DI RICEZIONE DELLA CARTELLA 18 NOVEMBRE 2015

## AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO-Servizio Pianificazione-Uff. Pian. Strategica  
Controllo Piani Impresa

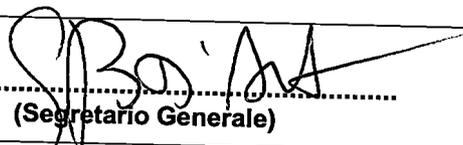
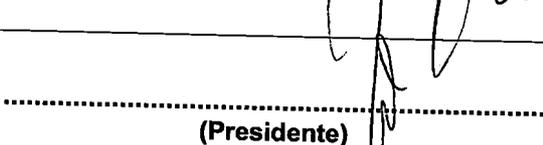
CARTELLA DEL PROVVEDIMENTO SOTTOPOSTO AL COMITATO PORTUALE AVENTE AD  
OGGETTO:

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2016 - 2018.

SCHEMA N. // DEL PROT. GEN. ANNO 2015

Il responsabile del Procedimento appartenente alla Struttura predetta, presenta al Comitato Portuale, per le determinazioni di competenza, lo SCHEMA di ATTO DELIBERATIVO, come sopra individuato, che ha predisposto in merito all'oggetto indicato e che viene sottoposto, previa approvazione del Presidente. Il testo originale dello SCHEMA che si propone è riportato a pag. 4/5 della presente cartella. Lo SCHEMA proposto è corredato di allegati, che ne sono parte integrante e necessaria. Sul contenuto dello SCHEMA si ritiene necessario far presente quanto è riportato nello SCHEMA di deliberazione a pag. 6 della presente cartella.

Data 18 novembre 2015 Responsabile del Procedimento 	VISTO Gestione Risorse Finanziarie 	IL DIRETTORE Struttura proponente 
---	--	---

 (Segretario Generale)	 (Presidente)
--	--

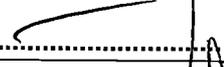
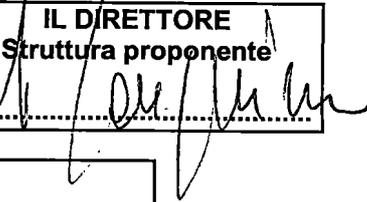
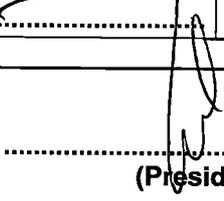
**RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO DELLO SCHEMA  
DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE**

**Protocollo n. 70 / 2 / 2015**

**18 NOVEMBRE 2015**

**PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2016 – 2018.**

**(VEDI VOLUME PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2016 - 2018)**

<p><b>Data 18 NOVEMBRE 2015</b> <b>Responsabile del procedimento</b></p> 	<p><b>VISTO</b> <b>Gestione Risorse Finanziarie</b></p> 	<p><b>IL DIRETTORE</b> <b>Struttura proponente</b></p> 
 <p><b>(Segretario Generale)</b></p>  <p><b>(Presidente)</b></p>		

**AUTORITA' PORTUALE  
DI GENOVA**

Ufficio Segreteria Comitati  
Delibera Prot. 70 / 2 / 2015  
Approvata nella seduta del 18 NOV 2015

IL RESPONSABILE

**SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE**

**Protocollo n. 70 / 2 / 2015**

**18 NOVEMBRE 2015**

**IL COMITATO PORTUALE**

**VISTA** la legge n. 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni;

**RICHIAMATO** il POT 2015 – 2017 approvato con deliberazione del Comitato Portuale del 6 novembre 2014 (prosecuzione del 30 ottobre 2014);

**RICHIAMATA** la delibera del Comitato Portuale del 26 marzo 2015, prot. n. 20/3/2015 concernente “Nuovo Piano Regolatore Portuale: Avvio della procedura di VAS.”;

**ESAMINATA** la riprogrammazione delle opere infrastrutturali, così come descritta nel “Piano Operativo Triennale 2016 - 2018”, allegata al presente provvedimento;

**CONDIVISA** la proposta di dedicare le entrate derivanti dalla sovrattassa portuale anche alla realizzazione della nuova Torre Piloti;

**VISTA** la riprogrammazione delle opere infrastrutturali per l'anno 2015, così come descritta nel “Piano Operativo Triennale 2016 - 2018”, allegato al presente provvedimento;

**ESAMINATO** il “Piano Operativo Triennale 2016 - 2018” nel testo allegato a far parte integrante del presente provvedimento e **RITENUTO** di condividerne i contenuti;

Data 18 NOVEMBRE 2015  
Responsabile del procedimento

VISTO  
Gestione Risorse Finanziarie

IL DIRETTORE  
Struttura proponente

(Segretario Generale)

(Presidente)

**AUTORITA' PORTUALE  
DI GENOVA**

Ufficio Segreteria Comitati  
Delibera Prot. 70/2/2015  
Approvata nella seduta del 18 NOV 2015

IL RESPONSABILE

**segue Schema di deliberazione del Comitato Portuale**

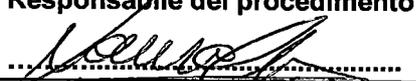
**Protocollo n. 70 / 2 / 2015**

**18 NOVEMBRE 2015**

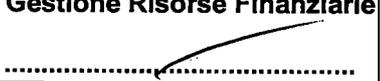
**DELIBERA**

- di **APPROVARE** la riprogrammazione delle opere infrastrutturali per l'anno 2015 così come descritta nel Piano Operativo Triennale 2016 - 2018;
- di **APPROVARE** il Piano Operativo Triennale 2016 – 2018 nel testo allegato a far parte integrante del presente provvedimento;
- di **DARE MANDATO** al Presidente di trasmettere il suddetto documento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

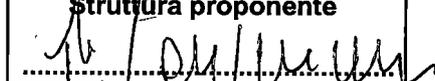
Data 18 NOVEMBRE 2015  
Responsabile del procedimento



VISTO  
Gestione Risorse Finanziarie



IL DIRETTORE  
Struttura proponente



(Segretario Generale)



(Presidente)

**SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE**  
**Protocollo n. 70 / 2 / 2015**  
**VOTAZIONE relativa al PROVVEDIMENTO ESAMINATO**

**SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 2015**

**LA SOTTOSCRITTA SIGNORA ROSANNA GHIGLIONE, che nel corso della suindicata seduta ha svolto i compiti di Segretaria, DA' ATTO che:**

ALL'UNANIMITA' (oppure)  A MAGGIORANZA

a) - astenuti

b) - contrari

c) - assenti

**X. IL COMITATO PORTUALE** HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale a pag. 6 della presente cartella.

**2. IL COMITATO PORTUALE** HA APPROVATO CON LE MODIFICHE CONCORDATE IN CORSO DI SEDUTA il provvedimento proposto, in conformità del nuovo testo che è riportato in originale a pag. della presente cartella.

**In conseguenza di quanto sopra indicato al n. 1 il provvedimento di cui trattasi diviene DELIBERAZIONE del COMITATO PORTUALE col N. 70 / 2 / 2015**

**(n. progressivo annuale e n. o.d.g.)**

**3. IL COMITATO PORTUALE** HA DECISO DI NON APPROVARE ovvero RINVIARE ALLA STRUTTURA PROPONENTE il provvedimento formulato secondo il testo riportato in originale a pag. della presente cartella, per i seguenti motivi:

**4. IL COMITATO PORTUALE** - su proposta  
HA DECISO DI RINVIARE/RITIRARE il provvedimento formulato secondo il testo riportato in originale a pag. della presente cartella.

---

ATTESTO che la determinazione assunta dal Comitato Portuale in ordine al provvedimento di cui trattasi E' CONFORME a quanto dianzi indicato al n. 1. Eventuali DICHIARAZIONI rese sono riportate nel verbale della seduta e/o nell'atto del Comitato Portuale stesso.

IL SEGRETARIO



---

(Nominativo, firma, data/relativa apposizione, qualifica)



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

Piano Operativo Triennale

2016-2018

**Approvato dal Comitato Portuale**

**Seduta del 18 novembre 2015**

## **Indice**

<b>1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici</b>	<b>5</b>
1.1. Quadro macroeconomico generale	<b>5</b>
1.2. Italia	<b>10</b>
<b>2. Inquadramento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova</b>	<b>14</b>
2.1. I traffici containerizzati	<b>14</b>
2.2. I traffici convenzionali	<b>29</b>
2.3. Le rinfuse liquide	<b>34</b>
2.4. Le rinfuse solide	<b>45</b>
2.5 La movimentazione passeggeri	<b>53</b>
<b>3. Le linee strategiche per il triennio</b>	<b>58</b>
3.1 Il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica	<b>59</b>
3.2 La programmazione delle opere portuali	<b>63</b>
3.3 Il nuovo Piano Regolatore Portuale	<b>71</b>
3.4 La politica europea nel settore portuale	<b>76</b>
3.5 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati	<b>81</b>

## **Premessa**

In questa particolare fase, la presentazione del Piano Operativo Triennale si presta ad alcune necessarie premesse che valgono a meglio rappresentare l'approccio seguito nella definizione delle linee strategiche per il triennio.

La prima valutazione è di carattere prettamente istituzionale ed è connessa alla necessità di offrire un quadro di intervento che tenga conto degli avvicendamenti che interverranno a breve nella organizzazione di vertice dell'Ente. Da ciò l'opportunità di procedere, soprattutto dal punto di vista del piano triennale delle opere, attraverso una puntuale trasposizione degli elementi contenuti nel bilancio di previsione per l'esercizio 2016 lasciando viceversa un più ampio margine di integrazione alla successiva fase di aggiornamento della programmazione di medio periodo. Ciò ovviamente tenuti fermi gli elementi che meglio connotano, per impegno e rilevanza strategica dei progetti affrontati, la fase di avvio del nuovo Piano Regolatore del porto di Genova.

Il secondo elemento da tenere in considerazione è collegato alla ormai prossima riforma della portualità e agli elementi che anche sotto questo profilo vengono introdotti dal "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" recentemente approvato dal Governo.

In diversi capitoli del POT sono evidenziati gli interventi, anche di prevalente impatto organizzativo, in grado di meglio connotare ruolo e posizione del porto di Genova in questa fase di sviluppo del sistema logistico nazionale. E' peraltro evidente che la strumentazione a riguardo utilizzabile è in gran parte connessa alla evoluzione del quadro normativo di riferimento e soprattutto alla dimensione territoriale e funzionale che verranno ad assumere i nuovi Enti di governo della portualità nazionale.

Vanno peraltro sottolineati alcuni aspetti positivi che meglio evidenziano gli elementi di continuità che la programmazione dell'Ente può trovare anche in presenza di un quadro di riferimento così fortemente condizionato dalla evoluzione in corso.

In primo luogo è da sottolineare la sostanziale contestualità che si viene a determinare tra la fase di trasformazione in atto e l'avvio della complessa fase di adozione ed approvazione del nuovo Piano regolatore Portuale. Ciò vale ad evidenziare l'estrema attualità delle scelte effettuate attraverso il PRP che si caratterizzano non solo in termini di qualificazione delle prospettive di sviluppo portuale genovese ma rappresentano un elemento propositivo rilevante per lo stesso sviluppo del sistema logistico nazionale e, conseguentemente, per i mercati di potenziale riferimento del nord ovest nazionale. Il Piano Regolatore, nella sua struttura costitutiva, privilegia infatti scelte infrastrutturali che, ancorchè estremamente impegnative, sono prioritariamente

finalizzate ad adeguare la offerta portuale esistente alla evoluzione strutturale del mercato trasportistico e logistico.

Da quest'ultimo punto di vista, va anche sottolineata la significativa convergenza tra l'impostazione che il PRP ha assunto riguardo allo sviluppo degli assetti organizzativi e di innovazione tecnologica del porto rispetto quanto emerge dalla analisi di diverse componenti del Piano strategico Nazionale. Lo sforzo intrapreso per delineare linee di sviluppo, anche di limitato impatto finanziario, ma comunque in grado di collocare il porto di Genova al centro di un più generale processo di implementazione di "piattaforme e corridoi logistici integrati ed efficienti" (per usare la terminologia del Piano Nazionale) rappresenta un ulteriore elemento di qualificazione degli impegnativi interventi infrastrutturali previsti dal PRP e che trovano nel presente Piano Operativo i primi elementi di concreto sviluppo progettuale.

In sintesi quindi un impianto che accentua, tenuto conto dello specifico momento istituzionale e normativo, i caratteri di flessibilità della sua programmazione triennale ma che al contempo pone l'avvio del percorso progettuale di attuazione del Piano Regolatore Portuale come l'elemento di riferimento e di raccordo rispetto al processo di trasformazione che la portualità nazionale si appresta auspicabilmente ad avviare.

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

### 1.1. Quadro macroeconomico generale

Le analisi elaborate dal fondo Monetario Internazionale (IMF) e dalla Banca mondiale hanno evidenziato una tendenza alla crescita del PIL mondiale, benché per il 2015 le stime siano leggermente inferiori a quanto registrato negli anni scorsi e a quanto si prevede per il 2016, anno in cui si stima che il PIL mondiale possa aumentare del 3,6%. Gli andamenti sono molto differenziati tra le varie regioni del mondo e le aree geografiche al loro interno.

### Andamento e previsioni di sviluppo PIL e commercio internazionale

Variazioni % su anno precedente	2012	2013	2014	Proiezioni	
				2015	2016
<b>PIL Mondiale</b>	<b>3.4</b>	<b>3.3</b>	<b>3.4</b>	<b>3.1</b>	<b>3.6</b>
<b>Economie avanzate</b>	<b>1.4</b>	<b>1.4</b>	<b>1.8</b>	<b>2.0</b>	<b>2.2</b>
Stati Uniti	2.3	2.2	2.4	2.6	2.8
Area Euro	-0.7	-0.4	0.9	1.5	1.6
- Germania	0.9	0.5	4.6	1.5	1.6
- Francia	0.3	0.3	0.2	1.2	1.5
<b>- Italia</b>	<b>-2.4</b>	<b>-1.9</b>	<b>-0.4</b>	<b>0.8</b>	<b>1.3</b>
- Spagna	-1.6	-1.2	1.4	3.1	2.5
Giappone	1.5	1.5	-0.1	0.6	1.0
Regno Unito	0.3	1.7	3.0	2.5	2.2
<b>Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo</b>	<b>5.1</b>	<b>4.7</b>	<b>4.6</b>	<b>4.0</b>	<b>4.5</b>
Comunità degli Stati Indipendenti	3.4	2.2	1.0	-2.7	0.5
- Russia	3.4	1.3	0.6	-3.8	-0.6
Asia (economie in sviluppo)	6.7	6.6	6.8	6.5	6.4
- Cina	7.7	7.7	7.3	6.8	6.3
- India	4.7	5.0	7.3	7.3	7.5
Europa Centrale e Orientale	1.4	2.8	2.8	3.0	3.0
America Latina e Caraibi	2.9	2.7	1.3	-0.3	0.8
- Brasile	1.0	2.5	0.1	-3.0	-1.0
Medio Oriente e Nord Africa	4.8	2.5	2.7	2.5	3.9
Africa sub-sahariana	4.4	5.1	5.0	3.8	4.3
<b>Commercio Internazionale (volumi, beni e servizi)</b>	<b>2.9</b>	<b>3.0</b>	<b>3.3</b>	<b>3.2</b>	<b>4.1</b>
<i>Import</i>					
Economie avanzate	1.2	1.4	3.4	4.0	4.2
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	6.0	5.3	3.6	1.3	4.4
<i>Export</i>					
Economie avanzate	2.0	2.4	1.4	3.1	3.4
Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo	4.6	4.4	5.1	3.9	4.8
<b>Prezzo Materie Prime (U.S. Dollars)</b>					
Petrolio	<b>1.0</b>	<b>-0.9</b>	<b>-7.5</b>	<b>-46.4</b>	<b>-2.4</b>

Fonte: Fondo Monetario Internazionale. World Economic Outlook – Ottobre 2015 e anni precedenti

Si registra un'accelerazione della crescita nelle economie avanzate, dall'1,8 % nel 2014 al 2% nel 2015, e un rallentamento nelle economie emergenti e in via di sviluppo, dal 4,6% del 2014 al 4% nel 2015. In particolare, mentre tra le economie avanzate la crescita economica nel 2014 è stata più accentuata in Stati Uniti (+2,4%), Regno Unito (+3,0%) e Germania (+4,6%), per l'anno in corso a fronte di un'accelerazione degli Stati Uniti (+2,6%), trainata dal rilancio del mercato immobiliare, dal rafforzamento delle condizioni finanziarie delle imprese e dal basso livello di inflazione, è previsto un rallentamento nella crescita del Regno Unito e soprattutto della Germania, ridimensionata all'1,5%.

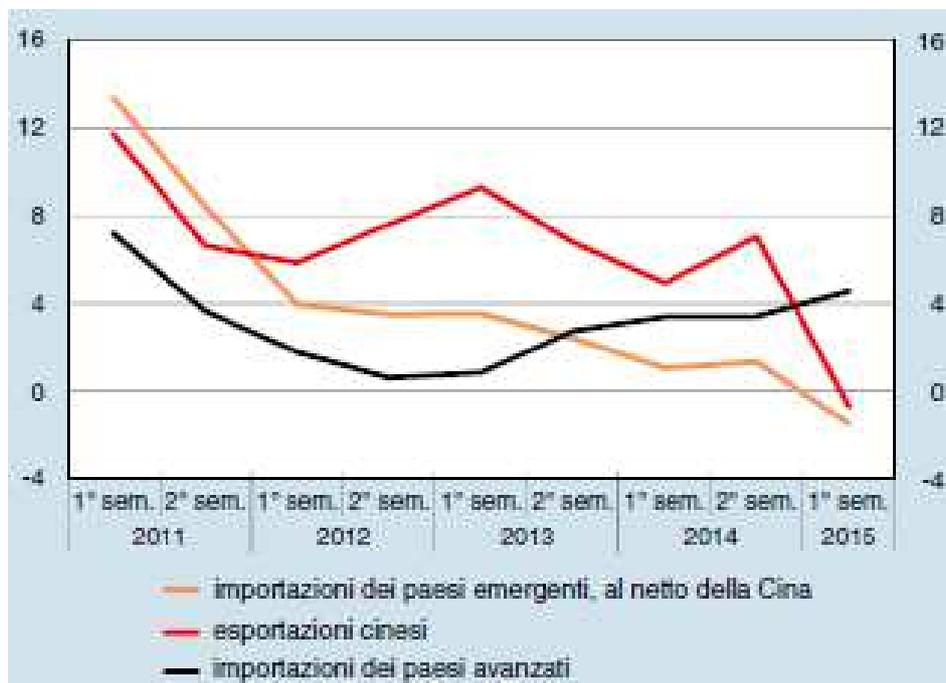
Nell'area Euro, tuttavia, la flessione marcata del tasso di crescita del PIL tedesco nel 2015 è più che bilanciata, con un 1,5% complessivo rispetto al 2014, da incrementi nelle economie di Francia (da +0,2 a +1,2%), Italia (da -0,4 a +0,8%) e Spagna (da +1,4 a +3,1%) che si prevede possano uscire definitivamente dalla fase recessiva. Gli analisti sostengono che la ripresa dell'area Euro possa essere principalmente ricondotta alla riduzione del prezzo del petrolio, ai bassi tassi di interesse, all'aumento delle esportazioni e a una ripresa della fiducia dei consumatori e delle imprese.

Le stime più recenti della Banca d'Italia per l'area Euro evidenziano una prosecuzione della crescita nei mesi estivi del 2015 in linea con le attese. Per i mesi in corso e per i prossimi mesi sono stati tuttavia individuati elementi di rischio al ribasso, riconducibili all'indebolimento del commercio mondiale (meglio descritto nel seguito) e alle turbolenze sui mercati valutari e finanziari.

Per quanto riguarda i mercati emergenti e le economie in via di sviluppo, solo l'India registra una tenuta del livello di crescita mantenendo il tasso annuo del 2014 (+7,3%) anche per le stime del 2015, grazie alla forte spinta generata dagli investimenti, dalle riforme strutturali introdotte dal nuovo governo e dall'impatto positivo del minor costo dell'energia. La Cina registra una decelerazione (dal +7,3% del 2014 al +6,8% del 2015) riconducibile alle scelte governative, che lasciano prevedere una minore vivacità nel mercato immobiliare e una riduzione del credito erogato. In base alle più recenti stime della Banca d'Italia, anche negli ultimi mesi è continuato il rallentamento dell'economia cinese che si sta rivelando più intenso del previsto e sta influenzando negativamente il corso internazionale delle materie prime, scese ai livelli minimi della crisi 2008-2009, con ricadute sui grandi esportatori mondiali.

Forti flessioni si registrano inoltre sia in America Latina (specie in Brasile che entra in recessione con un -3% del 2015 rispetto al 2014, Argentina e Venezuela), sia nella Comunità degli Stati Indipendenti, in particolare in Russia laddove per il 2015 si stima una riduzione del PIL pari al 3,8%.

## Esportazioni della Cina e importazioni complessive dei paesi avanzati ed emergenti (tassi di crescita sull'anno precedente)



Fonte: elaborazioni Banca d'Italia, Bollettino Economico 4/2015, da OCSE e altre fonti

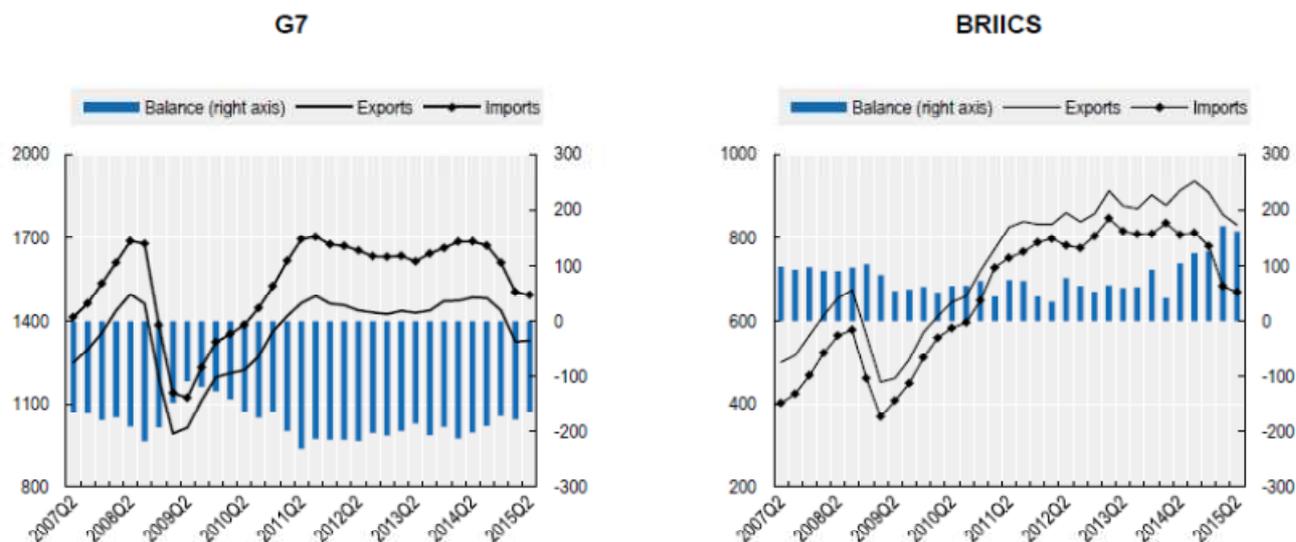
La flessione del Brasile è riconducibile, oltre al basso prezzo delle materie prime, a un calo generale degli investimenti e dei consumi (per via di alti tassi di interesse), alla crescita dell'inflazione e alla crisi politica. La recessione Russa, d'altra parte, è motivata principalmente dal forte crollo del prezzo delle materie prime ed in primo luogo del petrolio (-46% nel 2015) che costituisce una delle primarie fonti di reddito del paese, dalla conseguente crisi monetaria iniziata a fine 2014 e dalle sanzioni imposte a Mosca a seguito dell'annessione della Crimea e della crisi Ucraina.

In base alle più recenti analisi e stime, la crescita del commercio internazionale è stata pari al 3,3% nel 2014 e si prevede si attesti sul 3,2% nel 2015, con un maggior contributo delle economie avanzate alle dinamiche degli scambi. In particolare è previsto, per queste ultime, sia un incremento delle importazioni sia una crescita delle esportazioni con tassi rispettivamente pari al 4% e al 3,1% (rispetto all'1,4% del 2014). Tale tendenza sembra possa essere confermata anche per il 2016.

In relazione ai mercati emergenti e alle economie in via di sviluppo è previsto invece un rallentamento per entrambi i flussi, più marcato per le importazioni che si stima crescano solo dell'1,3% nel 2015.

Anche le più recenti analisi dell'OECD, che considerano il commercio mondiale in termini di valori in miliardi di dollari, confermano per il 2015 una generale contrazione degli scambi, sia per i G7 (Canada, Francia, Germania, Italia, Giappone, Regno Unito e Stati Uniti), sia per i BRIICS (Brasile, Federazione Russa, India, Indonesia, Cina e Sud Africa).

### Commercio mondiale (miliardi di US \$)



Fonte: OECD Settembre 2015

Gli andamenti del PIL e del commercio internazionale sopra descritti influenzano e determinano, come noto, anche l'andamento degli scambi via mare che costituiscono la principale tipologia di traffico merci.

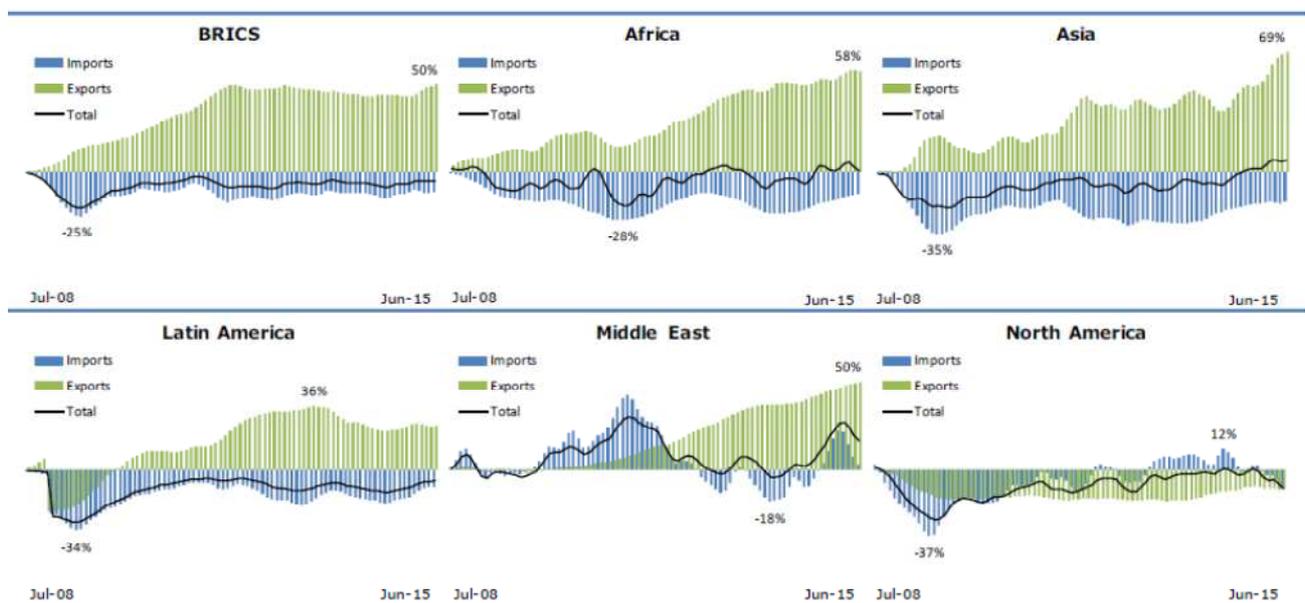
Sulla base dei dati elaborati da UNCTAD nell'ultimo Review of Maritime Transport 2015, i paesi in via di sviluppo continuano a contribuire in modo maggioritario al trasporto via mare internazionale. Il loro contributo in termini di merci caricate, quindi in termini di esportazioni, è stato stimato pari al 60% circa nel 2014, mentre la percentuale di importazioni sul totale è stata pari al 61% circa.

Tra gli anni '70 del secolo scorso a oggi, a fronte di un sostanziale mantenimento della quota esportazioni via mare dei paesi in via di sviluppo rispetto al totale degli scambi via mare, le importazioni sono cresciute in modo sostenuto, passando, solo negli ultimi otto anni, dal 46% del totale al 61%. Tale tendenza è spiegata, come evidente, dalla trasformazione economica di alcuni di questi paesi, come la Cina, che da esportatori di materie prime si sono gradualmente convertiti in paesi con un ruolo chiave nei processi manifatturieri globali e con una domanda crescente.

In termini di influenza regionale, infatti, l'Asia continua a mantenere una posizione dominante in termini di imbarco e sbarco delle merci a livello globale, seguita dalle Americhe e dall'Europa. Gli andamenti dei singoli paesi si differenziano da regione a regione e in base alla tipologia di traffico, riflettendo altri fattori quali la differenza nelle strutture economiche dei singoli paesi, la composizione degli scambi, il livello di sviluppo e di urbanizzazione, i livelli di integrazione nelle reti e nei sistemi logistici globali.

In particolare, anche le analisi statistiche dell'International Transport Forum, pubblicate a ottobre del 2015, evidenziano come le esportazioni verso i paesi BRICS e verso l'Asia si confermino quale motore della crescita di Europa e Nord America.

### Commercio via mare dall'Europa , % da Giugno 2008 (tons)

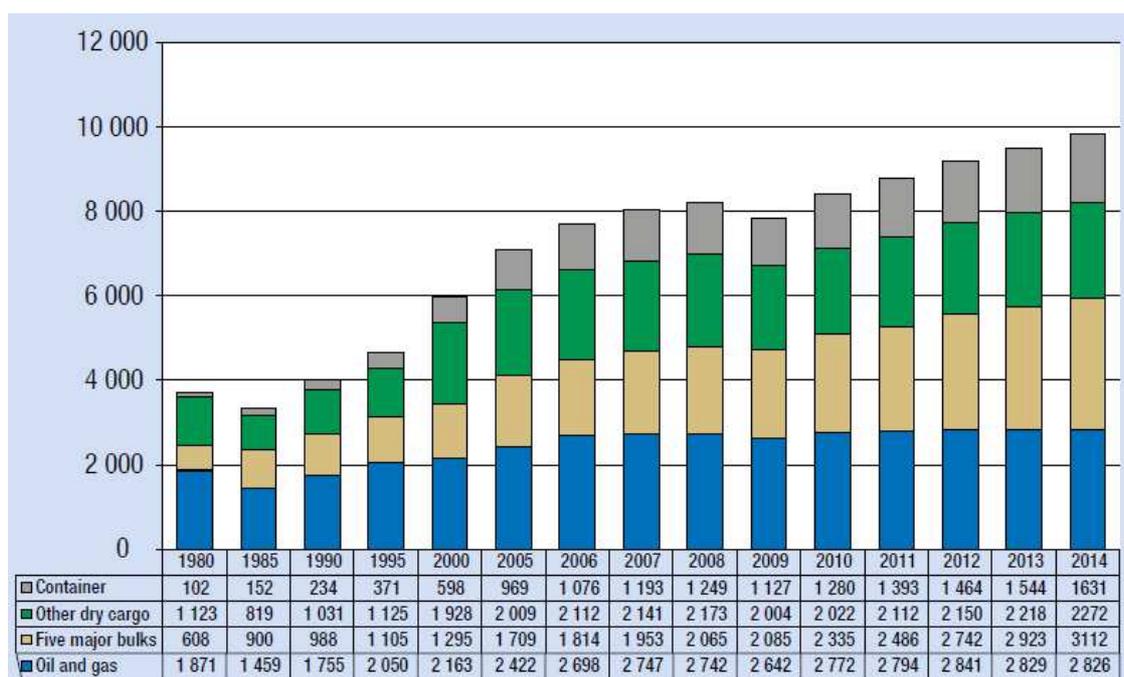


Fonte : International Transport Forum, Statistics Brief – trend mensile aggiustato stagionalmente

Il totale del commercio estero via mare dell'area Euro, misurato in tonnellate di merce trasportata, è cresciuto sopra i livelli pre crisi per la prima volta nel giugno scorso, anche se gli ultimi dati stimano una flessione.

In merito alla composizione dei traffici marittimi globali, si evidenzia come i traffici "solidi" costituiscano più dei due terzi dei traffici complessivi, mentre la quota di rinfuse liquide ha registrato una flessione tra il 2013 e il 2014. Una delle componenti più dinamiche dei traffici è stata quella dei traffici containerizzati, cresciuti complessivamente del 5,6%.

## Commercio marittimo internazionale (milioni di tons esportate)



Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2015 e Clarkson Research

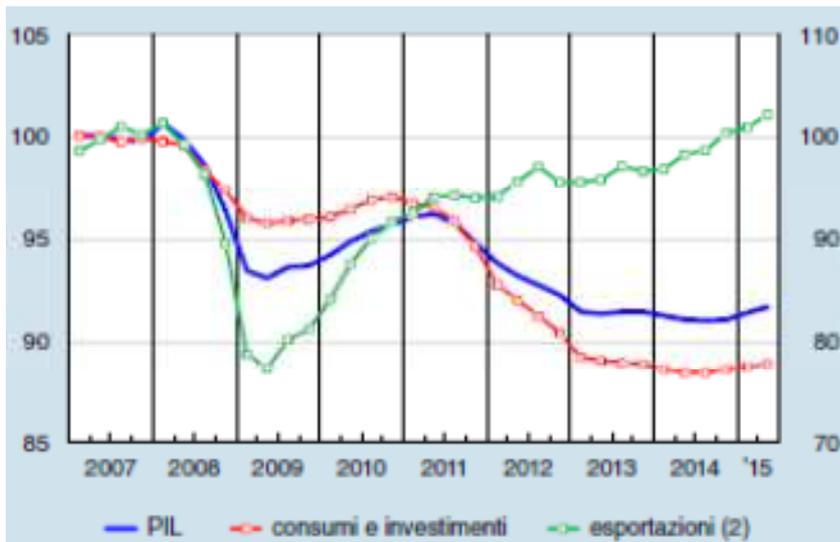
### 1.2. Italia

Le ultime indicazioni fornite dalla Banca d'Italia nell'ottobre 2015 sull'andamento economico nazionale mostrano un recupero dell'attività economica con una conferma dell'uscita dalla fase recessiva, iniziata già nel 2014. Nel complesso tutti gli indicatori economici considerati, PIL, investimenti, inflazione ed occupazione, hanno mostrato segnali positivi, seppur con evidenti differenze tra i settori economici.

Nel terzo trimestre il PIL è cresciuto a ritmi analoghi a quelli del periodo precedente, 0,3%, sostenuto da un rafforzamento dell'attività nei servizi e nella manifattura. L'aumento della domanda interna, in particolare dei consumi delle famiglie, è stato un ulteriore elemento trainante della ripresa.

La ripresa economica sembra quindi seguire il ciclo virtuoso avviato lo scorso anno mostrando una crescita del comparto industriale e una confermata fiducia delle imprese per le quali anche le prospettive future sembrano favorevoli. La crescita degli investimenti in mezzi di trasporto e costruzioni registrata a inizio 2015 non ha tuttavia trovato conferma nel secondo trimestre, nel corso del quale gli investimenti complessivi si sono ridotti dello 0,4%. La spesa in macchinari, attrezzature e beni materiali è invece tornata a crescere e le imprese considerano più favorevoli le condizioni di investimento.

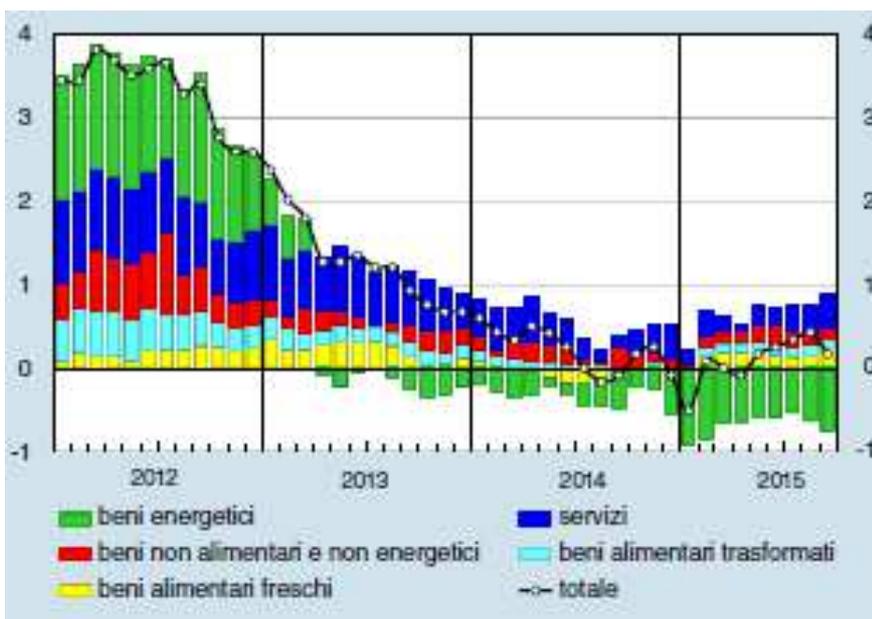
## PIL e principali andamenti della domanda



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, ottobre 2015. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT

Un elemento di incertezza è rappresentato, secondo le valutazioni di Banca d'Italia, anche dallo scandalo Volkswagen che potrebbe avere ripercussioni negative sulle imprese italiane che operano nel settore della componentistica, essendo la Germania un importante mercato di destinazione della filiera *automotive* italiana.

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



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, ottobre 2015. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT

La crescita dei consumi delle famiglie, come accennato, è stata confermata, benché incidano ancora pesantemente lo scarso potere d'acquisto e la debolezza del reddito disponibile. La tendenza per il futuro sembra comunque prefigurare una situazione positiva, confermata anche dalla fiducia dei consumatori, che ha mostrato valori in sensibile crescita.

Il quadro inflazionistico, con un valore che si è attestato in settembre sullo 0,2%, rimane debole, riflettendo la dinamica negativa della componente energetica.

I segnali della ripresa economica sono riscontrabili anche nelle indicazioni fornite dal mercato del lavoro, che nei mesi estivi ha visto aumentare il numero degli occupati.

Da inizio 2015 sono inoltre stati registrati incrementi nel numero di contratti a tempo indeterminato riconducibili almeno in parte agli sgravi contributivi offerti alle imprese attraverso l'introduzione della nuova normativa sui contratti di lavoro delineata nel Jobs Act.

In merito all'andamento del settore dei trasporti marittimi, in linea con quanto rappresentato nei successivi paragrafi per i singoli settori di attività, è possibile fornire un dato aggregato relativo a tutto il 2014.

L'andamento del settore, legato al commercio estero via mare precedentemente descritto, mostra segnali contrastanti e legati ai singoli comparti merceologici. Il dato complessivo, espresso in tonnellate, evidenzia una lieve crescita del trasporto marittimo nel corso del 2014, riconducibile soprattutto ai comparti di ro-ro e contenitori. I traffici di rinfuse liquide e solide hanno invece registrato, nel complesso, una flessione rispetto al 2013.

#### Traffici porti italiani 2014-2013 (tons x 1000)

	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	CONTENITORI	RO-RO	ALTRE MERCI VARIE	TOTALE
2014	170.021	72.952	108.718	84.221	24.171	460.083
<i>% su totale</i>	<i>37%</i>	<i>16%</i>	<i>24%</i>	<i>18%</i>	<i>5%</i>	
2013	177.926	73.929	105.737	78.033	23.814	459.439
<i>% su totale</i>	<i>39%</i>	<i>16%</i>	<i>23%</i>	<i>17%</i>	<i>5%</i>	
<b>VAR 14/13</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-1,3%</b>	<b>2,8%</b>	<b>7,9%</b>	<b>1,5%</b>	<b>0,1%</b>

Fonte: elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O., 2015

Il mero andamento dei traffici non è tuttavia in grado di rappresentare compiutamente il complesso andamento dell'economia marittima e portuale italiana che stanno vivendo, soprattutto in termini organizzativi e di governance, un momento particolare con la nascita di nuove esigenze

che scontano un inquadramento normativo ormai superato e non rispondente alla dinamicità del settore.

Tale situazione è nota da tempo sia ai Ministeri competenti sia alle Autorità Portuali e agli altri enti e società pubblici e privati coinvolti a vario titolo nel ciclo marittimo portuale e dei trasporti.

A tale proposito occorrerà tenere in considerazione alcuni aspetti del "Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica" oggetto di successiva analisi.

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

### *2.1. I traffici containerizzati*

Il traffico marittimo di container è stato caratterizzato, nel corso del 2014, da una varietà di tendenze che hanno inciso fortemente sul suo andamento, facendone comunque registrare, nel complesso, una moderata crescita.

Il principale elemento che continua a contraddistinguere il traffico di merce containerizzata è il forte squilibrio tra domanda ed offerta di servizi, che è inoltre enfatizzato dall'introduzione in servizio di navi sempre più grandi e da una crescita del commercio mondiale più debole rispetto alle previsioni. La combinazione di questi fattori ha comportato un'eccessiva offerta di capacità di stiva che viene confermata per il 2015 e sembra possa protrarsi per i prossimi anni. E' rilevante sottolineare che, nonostante si assista ormai da alcuni anni ad un eccesso di capacità, i nuovi ordinativi di navi porta-container sono costituiti da navi con un tonnellaggio sempre maggiore, arrivando a trapiantare i 21.000 TEU.

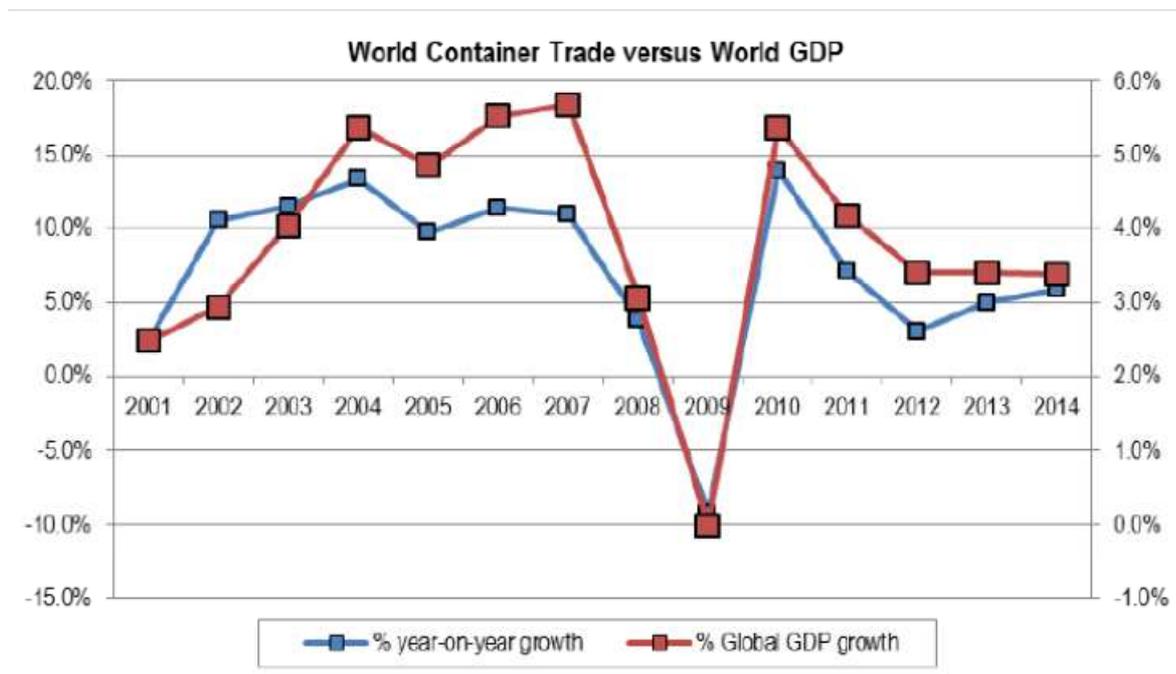
L'immissione in servizio di navi sempre più grandi, dislocate essenzialmente sulle rotte Asia-Europa, non sembra poter essere interamente assorbita dai traffici containerizzati, comportando inevitabilmente effetti a cascata sulle altre rotte mondiali; anche questo effetto "secondario" sembra procrastinarsi per gli anni a venire.

Un altro elemento che caratterizza il settore dei traffici containerizzati è la crescente quota di traffico transhipment, legato all'utilizzo di navi madre di sempre maggiori dimensioni con conseguenti minori toccate nei porti e maggiori quantità di merce scaricata in ognuno di essi.

Il trasporto marittimo, nel suo complesso, ha beneficiato recentemente della riduzione del costo del carburante; nonostante i positivi effetti che questo ha comportato a livello dei costi operativi, sembra che tali vantaggi siano annullati dalla forte competizione che caratterizza il comportamento delle grandi compagnie di navigazione.

L'evoluzione del trasporto marittimo di contenitori ha sempre seguito gli andamenti del commercio mondiale ma soprattutto negli ultimi anni, 2013 e 2014, ha registrato una crescita più marcata rispetto all'economia mondiale nel suo complesso. Se si prende in considerazione il periodo tra il 2003 e il 2015, il tasso di crescita medio annuo è stato pari al 6,6%, evidenziando quindi una crescita continua e sostenuta del comparto, tenuto anche conto del crollo del 2008.

## Andamento del traffico container GDP mondiale, 2001-2014 (crescita annua)



Fonte: Ocean Shipping Consultants, 2015

Come evidenziato in vari studi e analisi del settore, l'eccesso di capacità di stiva è un problema fortemente sentito sia dai clienti finali della compagnia marittima sia da quest'ultima.

Le compagnie di navigazione hanno a tal proposito adottato diverse soluzioni per fronteggiare le difficoltà del mercato. Alcune di queste sono di carattere organizzativo, come il ricorso alla pratica dello *slow steaming*, o la riorganizzazione 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, sempre al fine di razionalizzare i servizi e ridurre i costi unitari di trasporto.

Per comprendere meglio l'effetto dello *slow steaming* si può evidenziare, sulla base di dati Clarkson Research, che prima dell'introduzione di questa pratica la tipica struttura di un viaggio dal Far East all'Europa, ad esempio, contemplava otto servizi di navi per mantenere toccate settimanali in un periodo di 56 giorni per una completa rotazione; con la riduzione della velocità, il numero di servizi/navi è passato a dieci, sempre con toccate settimanali, mentre il transit time complessivo è incrementato di 14 giorni (70 giorni complessivi per il ciclo completo).

In merito alle soluzioni strategiche, invece, come chiaramente illustrato nell'immagine che segue, le più importanti compagnie marittime mondiali hanno messo in atto accordi ed alleanze che restringono l'offerta di servizi a quattro grandi gruppi.

## Alleanze delle compagnie marittime e capacity share (luglio 2015)



Fonte: Alphaliner, 2015 Weekly newsletter, Issue 17

La promozione di politiche di cooperazione e collaborazione ha coinvolto non solo vettori di dimensioni contenute, ma anche alcuni tra i principali operatori marittimi, come Maersk ed MSC da un lato e CMA CGM, CSCL e UASC dall'altro.

## Flotte dei principali operatori mondiali al (ottobre 2015)

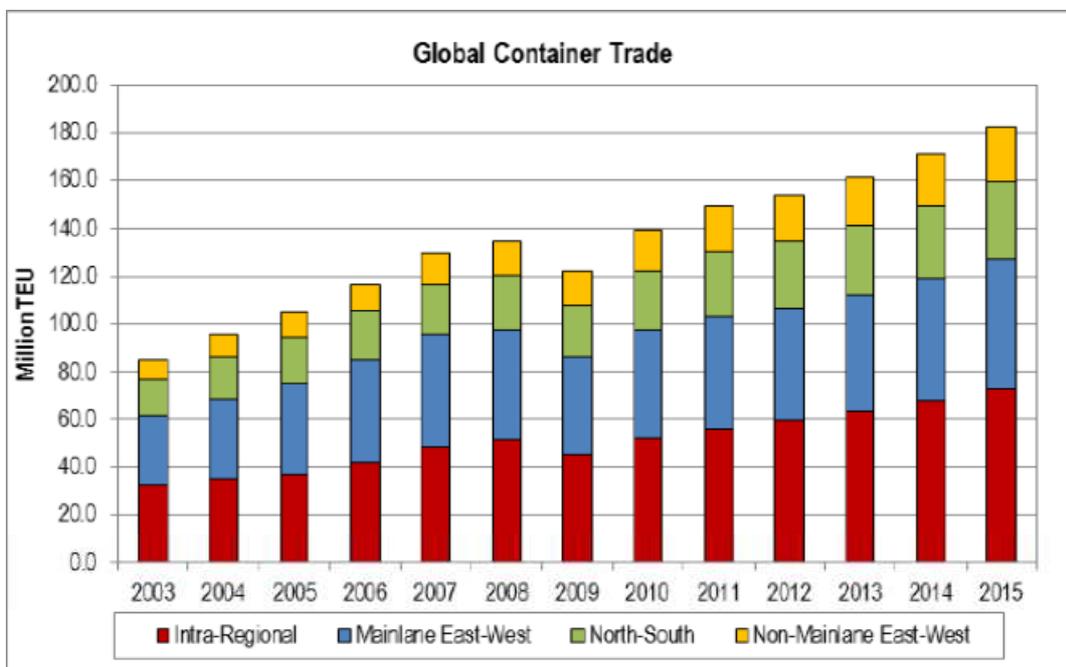
Rnk	Operator	TOTAL		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	3,040,991	597	1,738,510	262	1,302,481	335	42.8%	435,122	34	14.3%
2	Mediterranean Shg Co	2,659,455	497	1,052,547	190	1,606,908	307	60.4%	662,852	50	24.9%
3	CMA CGM Group	1,821,328	467	603,820	88	1,217,508	379	66.8%	295,491	26	16.2%
4	Evergreen Line	949,525	199	547,991	106	401,534	93	42.3%	394,000	41	41.5%
5	Hapag-Lloyd	924,417	174	498,991	68	425,426	106	46.0%	52,500	5	5.7%
6	COSCO Container L.	867,921	164	464,412	85	403,509	79	46.5%	337,943	22	38.9%
7	CSCL	691,352	133	486,802	65	204,550	68	29.6%	108,000	8	15.6%
8	Hamburg Süd Group	651,222	137	292,311	44	358,911	93	55.1%	24,230	5	3.7%
9	Hanjin Shipping	633,639	105	278,102	38	355,537	67	56.1%	36,120	4	5.7%
10	OOCL	567,997	105	349,019	49	218,978	56	38.6%	135,488	7	23.9%
11	MOL	564,212	98	151,316	22	412,896	76	73.2%	140,920	8	25.0%
12	Yang Ming Marine Trar	542,098	100	196,481	42	345,617	58	63.8%	140,400	10	25.9%
13	APL	537,419	86	399,895	51	137,524	35	25.6%			
14	NYK Line	527,680	109	279,294	48	248,386	61	47.1%	140,000	10	26.5%
15	UASC	482,617	56	312,869	33	169,748	23	35.2%	169,438	10	35.1%
16	Hyundai M.M.	389,153	58	165,080	22	224,073	36	57.6%	60,000	6	15.4%
17	K Line	385,470	67	80,150	12	305,320	55	79.2%	69,350	5	18.0%
18	Zim	364,048	83	39,721	9	324,327	74	89.1%			
19	PIL (Pacific Int. Line)	362,505	149	290,904	120	71,601	29	19.8%	140,978	14	38.9%
20	Wan Hai Lines	202,899	85	168,523	71	34,376	14	16.9%			

Fonte: Alphaliner 2015

Maersk ed MSC hanno come noto siglato un'alleanza denominata 2M, che ha come obiettivo la condivisione delle rispettive flotte sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Far East-Europa. Il gruppo costituito da Maersk ed MSC, formatosi verso fine 2014 a seguito del fallito tentativo di creare un unico accordo con CMA CGM nell'alleanza P3, controlla una rilevante quota di mercato, stimata da fonti Alphaliner superiore al 30%, della rotta Far East – Mediterraneo, seguito dall'alleanza CMA CGM, UASC e CSCL e dal consorzio CKYHE (COsco, Kline, Yang Ming, Hanjin e Evergreen). Tenuto conto delle quote di mercato e delle flotte in capo a tali compagnie di navigazione, rappresentate nella precedente tabella, è immediato dedurre come rimangano effettivamente poche opportunità di mercato sulle rotte principali al di fuori delle alleanze sopra descritte.

Come già evidenziato negli anni passati, tuttavia, tali alleanze e soprattutto i servizi gestiti dalle stesse sono in continua evoluzione, seguendo le effettive esigenze/tendenze di mercato e ricercando quindi le soluzioni più profittevoli ed efficienti. Nel corso del 2015, ad esempio, si sono già modificati alcuni servizi Europa-Far East gestiti dalla 2M in considerazione del calo dei traffici registrato su tale rotta, connesso alla flessione degli scambi internazionali della Cina e ulteriori ribassi dei noli potrebbero mettere in crisi o modificare gli accordi in atto.

### Andamento del traffico contenitori globale per principali rotte geografiche



Fonte: Ocean Shipping Consultants, 2015

Come già evidenziato in precedenza il traffico di contenitori su scala mondiale è in continua crescita e la struttura della distribuzione dei servizi a livello mondiale evidenzia il prevalere dei servizi sulle rotte intra-regionali o da paesi orientali verso quelli occidentali. Durante gli ultimi anni si sono comunque potuti osservare alcuni elementi che caratterizzano ormai in modo strutturale il traffico contenitori: è consolidato l'aumento del traffico di transhipment dovuto all'incremento dimensionale del naviglio e contestualmente si conferma stabile il dato circa il numero di container vuoti sul totale di quelli movimentati.

La distribuzione del traffico contenitori, così come illustrata precedentemente, porta all'attenzione il fatto che un alto numero di porti orientali sono interessati da questa tipologia di servizi. Il ruolo rivestito dai porti orientali è in effetti primario se confrontato al volume dei principali porti contenitori su scala mondiale. Nella classifica dei primi 20 porti mondiali per volumi di TEU movimentati, sono presenti 15 porti orientali, soprattutto cinesi. Nell'ultimo anno è stata registrata una crescita del volume complessivo per i primi venti scali mondiali, con un incremento rispetto all'anno precedente, del 5%.

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

Port	Country	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Shanghai	China	27.980	25.002	31.739	32.530	36.617	35.290
Singapore	Singapore	29.918	25.867	29.938	31.649	32.600	33.869
Shenzhen	China	21.400	18.250	22.941	22.940	23.279	24.040
Hong Kong	China	24.494	21.040	24.224	23.117	22.352	22.200
Busan	South Korea	13.453	11.980	16.185	17.046	17.686	18.678
Ningbo & Zhoushan	China	11.226	10.502	16.830	15.700	17.351	19.450
Qingdao	China	10.320	10.260	14.500	14.600	15.520	16.580
Guangzhou	China	11.001	11.190	14.744	14.700	15.309	16.610
Dubai Ports	UAE	11.827	11.100	13.000	13.280	13.641	15.200
Tianjin	China	8.500	8.700	12.300	12.300	13.000	14.060
Rotterdam	Netherlands	10.784	9.743	11.877	11.866	11.621	12.298
Port Klang	Malaysia	7.974	7.310	9.604	10.001	10.350	10.946
Dalian	China	4.503	4.552	6.400	8.060	10.015	10.130
Kaohsiung	Taiwan	9.677	8.581	9.636	9.780	9.938	10.593
Hamburg	Germany	9.737	7.008	9.014	8.864	9.258	9.729
Antwerp	Belgium	8.663	7.310	8.664	8.635	8.578	8.978
Xiamen	China	7.850	7.262	6.461	7.206	8.008	8.572
Tanjung Pelepas	Malaysia	5.600	6.016	7.500	7.700	7.628	8.500
Jakarta	Indonesia	3.805	4.714	5.650	6.200	6.171	6.503
Los Angeles	USA	7.262	7.832	7.941	8.078	6.150	8.340
Total	World	245.974	224.219	279.148	284.252	295.072	310.566
Variazione sull'anno precedente			-9%	24%	2%	4%	5%

Fonte: Port of Rotterdam Web Site, Settembre 2015

Così come per la dimensione globale, anche su scala europea si confermano i dati registrati per gli scorsi anni, con un consolidato primato, in termini di volumi di TEU movimentati, per i porti del Nord Europa. La tabella seguente, che illustra la classifica dei primi porti europei, considera

unitamente i porti hub e quelli di transshipment, i cui volumi, anche a causa della forte concentrazione dei traffici in capo a pochi operatori, continuano a crescere. Se non si considerano, tuttavia, i porti con grandi percentuali di transshipment quali Algeciras, Valencia, Pireus, Ambarli e Gioia Tauro, il porto di Genova si colloca al primo posto nella movimentazione di contenitori tra i porti europei che si affacciano sul Mediterraneo, seguito da Barcellona e La Spezia.

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

Port	Country	2014	2013	2012	2011	2010	2009	
1	Rotterdam	Netherlands	12.298	11.621	11.862	11.877	11.148	9.743
2	Hamburg	Germany	9.729	9.257	8.864	9.014	7.896	7.008
3	Antwerp	Belgium	8.978	8.578	8.635	8.664	8.468	7.310
4	Bremerhaven	Germany	5.796	5.831	6.115	5.916	4.888	4.565
5	Algeciras	Spain	4.555	4.343	4.112	3.063	2.810	3.043
6	Valencia	Spain	4.442	4.328	4.470	4.327	4.207	3.654
7	Felixstowe <sup>1)</sup>	United Kingdom	3.700	3.434	3.327	3.249	3.416	3.100
8	Piraeus	Greece	3.585	3.163	2.734	1.679	1.201	915
9	Ambarli/Istanbul <sup>1)</sup>	Italy	3.600	3.378	3.097	2.686	2.540	1.836
10	Gioia Tauro	Turkye	2.970	3.087	2.721	2.305	2.852	2.857
11	Marsaxlokk	Malta	2.900	2.550	2.400	2.360	2.371	2.330
12	Le Havre	France	2.551	2.486	2.303	2.215	2.358	2.241
13	St. Petersburg	Russia	2.382	2.578	2.520	2.197	1.900	1.342
14	Genova	Italy	2.173	1.988	2.065	1.847	1.758	1.534
15	Zeebrugge	Belgium	2.047	2.027	1.953	2.206	2.500	2.328
16	Barcelona	Spanje	1.893	1.722	1.759	2.035	1.947	1.400
17	Southampton <sup>1)</sup>	United Kingdom	1.600	1.488	1.473	1.500	1.563	1.534
18	La Spezia	Italy	1.303	1.300	1.247	1.307	1.285	1.046
19	Sines	Portugal	1.228	931	549	448	382	253
20	Gdansk	Poland	1.212	1.178	929	686	508	238

Fonte: Port of Rotterdam Web Site, ottobre 2015

### Flotta

La flotta contenitori continua a crescere, superando le previsioni degli anni scorsi. Si stima infatti che nel corso del 2015 la flotta contenitori complessiva possa crescere del 7,8%, dato ben superiore al 5,8% precedentemente stimato dagli analisti. E' prevista ancora una crescita per l'anno 2016, mentre per il biennio 2017-2018 si stima invece che il processo di immissione di nuove navi sul mercato subisca un rallentamento. Tale tendenza è in parte riconducibile alla ormai confermata sovraccapacità di stiva che negli ultimi anni ha caratterizzato il business degli operatori mondiali.

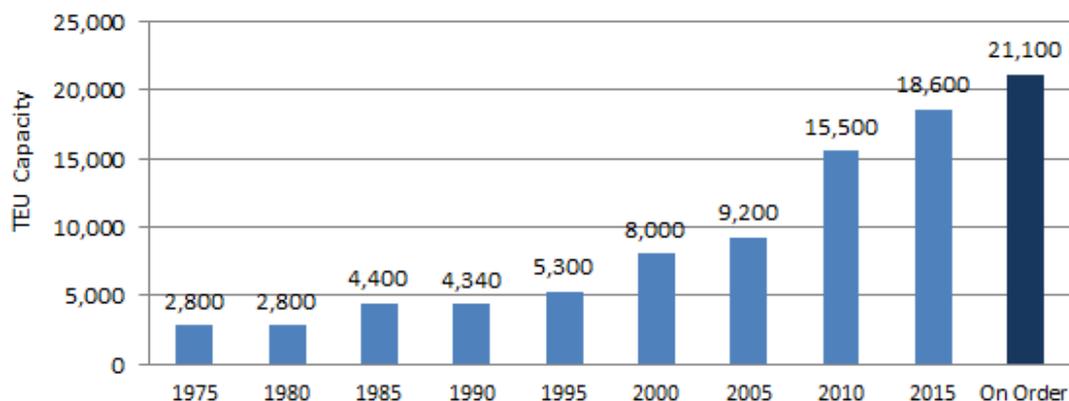
Il dato che più colpisce è comunque quello relativo alla scomposizione della flotta mondiale per dimensione della navi; le navi con dimensioni superiori ai 18.000 TEU sono quelle che nei prossimi tre anni cresceranno maggiormente, con un incremento vicino al 40% rispetto ai TEU previsti a fine 2015.

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

Fleet as at :	31 Dec 2014		31 Dec 2015		31 Dec 2016		31 Dec 2017		31 Dec 2018		Rise p.a. (3 years) teu terms
	ships	teu									
18000-20000	15	276 380	36	670 972	47	881 614	49	919 968	49	919 968	49,3%
13300-17999	81	1 147 483	111	1 602 907	135	1 944 272	140	2 015 272	149	2 142 122	20,7%
10000-13300	169	2 021 012	182	2 154 468	199	2 330 558	201	2 350 578	201	2 350 578	5,2%
7500-9999	404	3 527 503	470	4 130 628	500	4 406 166	502	4 424 966	502	4 424 966	7,8%
5100-7499	501	3 086 765	512	3 156 359	512	3 156 359	512	3 156 359	512	3 156 359	0,7%
4000-5099	745	3 378 484	753	3 416 068	754	3 421 025	754	3 421 025	754	3 421 025	0,4%
3000-3999	255	883 731	272	946 537	273	949 637	273	949 637	275	956 837	2,4%
2000-2999	649	1 650 462	680	1 721 599	714	1 808 808	723	1 831 414	723	1 831 414	3,5%
1500-1999	575	981 943	598	1 022 604	631	1 080 182	631	1 080 182	631	1 080 182	3,2%
1000-1499	679	789 299	703	815 714	715	828 757	719	833 557	719	833 557	1,8%
500-999	765	567 434	772	572 296	773	572 836	773	572 836	773	572 836	0,3%
100-499	197	63 076	197	63 076	197	63 076	197	63 076	197	63 076	
<b>TOTAL</b>	<b>5 035</b>	<b>18 373 572</b>	<b>5 286</b>	<b>20 273 228</b>	<b>5 450</b>	<b>21 443 290</b>	<b>5 474</b>	<b>21 618 870</b>	<b>5 485</b>	<b>21 752 920</b>	<b>5,6%</b>
<b>TOTAL after Exp. Scrap/Slip</b>	<b>5 035</b>	<b>18 373 572</b>	<b>5 144</b>	<b>19 809 236</b>	<b>5 233</b>	<b>20 849 298</b>	<b>5 157</b>	<b>20 774 878</b>	<b>5 068</b>	<b>20 658 928</b>	<b>4,2%</b>
<b>Rise 12 months</b>	2013 >	<b>6,3%</b>	2014 >	<b>7,8%</b>	2015 >	<b>5,3%</b>	2016 >	<b>-0,4%</b>	2017 >	<b>-0,6%</b>	

Fonte: Alphaliner, 2015

### Serie storica 1975-2015: crescita dimensione portacontainer



Fonte: IHS Maritime & Trade

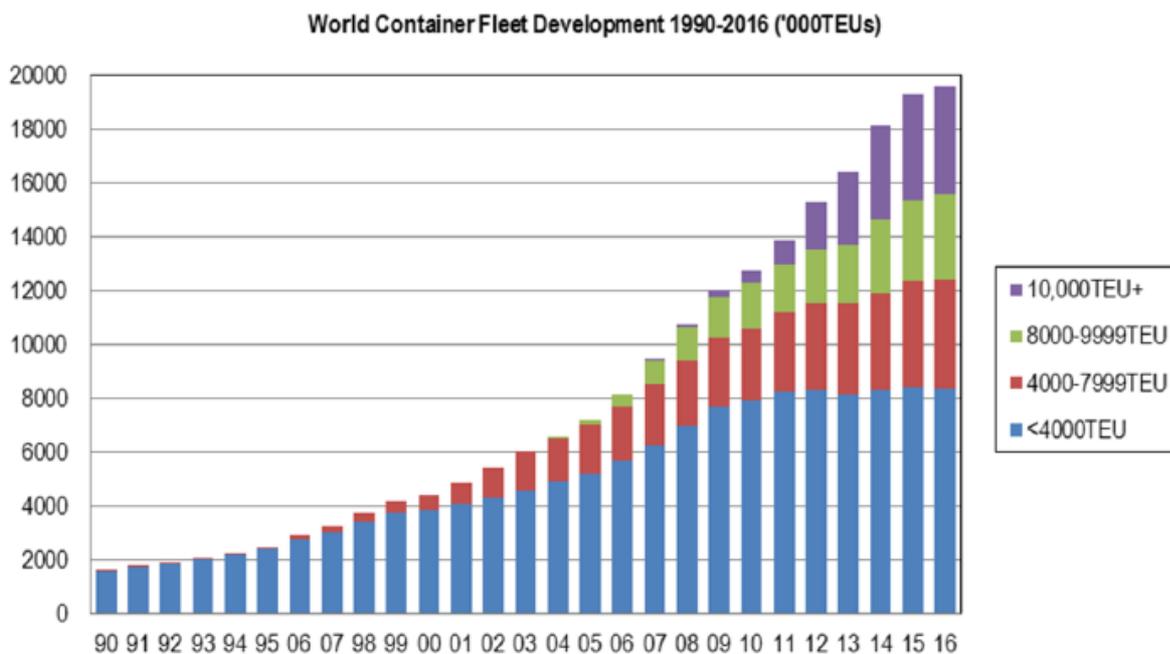
Immediatamente dopo seguono le navi di dimensioni leggermente inferiori, ma collocate sempre nella categoria delle *mega-vessel*, con dimensioni che vanno dai 10.000 a 13.300 e da 13.300 a 18.000 TEU. Questi tre gruppi, rappresentano insieme, il maggior numero di navi che verranno immesse sul mercato nei prossimi anni.

Se si allarga poi l'orizzonte di riferimento a fine 2014 è ancor più evidente la crescita di ordinativi di navi di grande dimensione, con i TEU complessivi nella categoria 18.000-20.000 più che triplicati e quelli nella categoria 13.000-17.999 quasi raddoppiati.

L'aumento delle dimensioni delle navi, come noto, non è un fenomeno recente, ma l'impennata registrata negli ultimi anni costituisce indubbiamente l'elemento strategico di maggiore rilevanza sul mercato, con effetti di grande portata anche su economia, struttura e organizzazione dei porti e dei singoli terminal.

Il grafico sottostante, che illustra la crescita del settore contenitori dal 1990 ad oggi, è immediato nell'illustrare che le navi superiori ai 10.000 TEU di capacità hanno mostrato il più alto tasso di crescita rispetto alle altre categorie dimensionali e che inoltre tale trend non sembra arrestarsi. La ragione che meglio spiega il ricorso a navi di dimensioni sempre maggiori, soprattutto superiori ai 14.000 TEU, è da ricercarsi nelle ben note economie di scala e nella conseguente riduzione dei costi per singolo TEU.

### Evoluzione della flotta container mondiale (1990-2016)



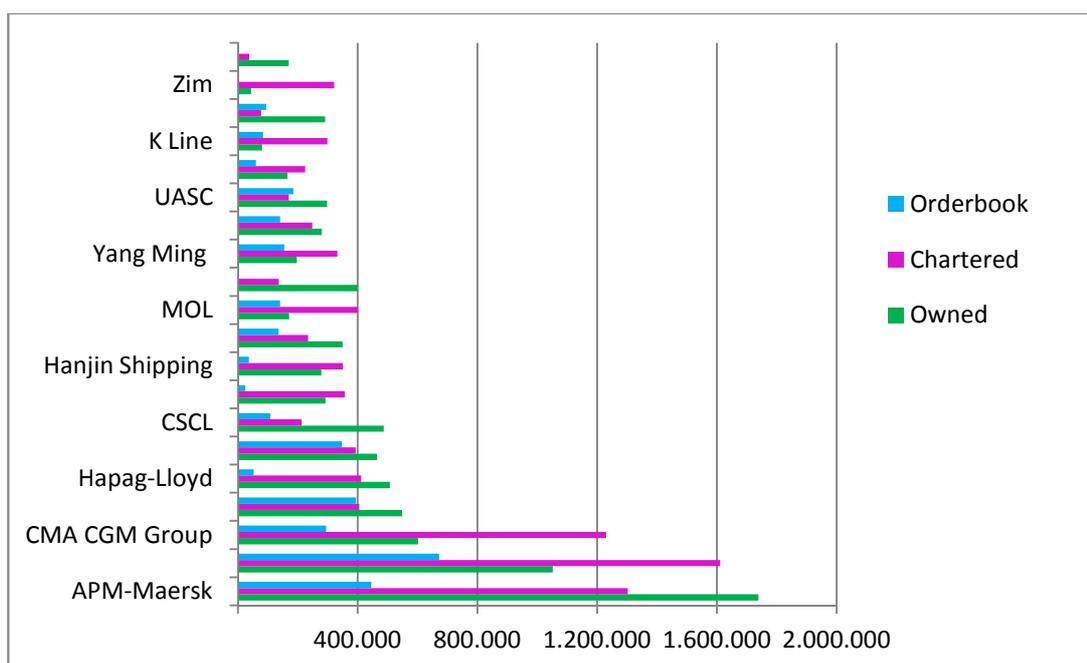
Fonte: Ocean Shipping Consultants, 2015

Occorre ricordare che l'immissione di navi sempre più grandi sulle rotte principali ha prodotto inoltre un effetto a cascata che si concretizza nel ri-posizionamento di navi sempre più grandi anche su rotte non principali, proprio in ragione della riallocazione dell'intera flotta presente sul mercato.

Per quanto riguarda l'allocazione della flotta mondiale tra le compagnie marittime, si può confermare quanto rappresentato gli scorsi anni, con Maersk, MSC e CMA CGM che dispiegano il maggior numero di navi, rappresentando quasi il 45% del numero di navi operate e il 43,5% della capacità a disposizione.

Per quanto riguarda lo scenario futuro, gli ordini ai cantieri navali già commissionati mostrano che la compagnia con maggior numero di nuovi immissioni sarà MSC, con 50 nuove navi in ordine pari ad una capacità di 662.852 TEU, seguono Evergreen e Maersk, rispettivamente con 41 unità, equivalenti a 394.000 TEU, e 35 navi, di maggiori dimensioni, corrispondenti a 445.084 TEU.

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



Fonte: Alphaliner, 2015

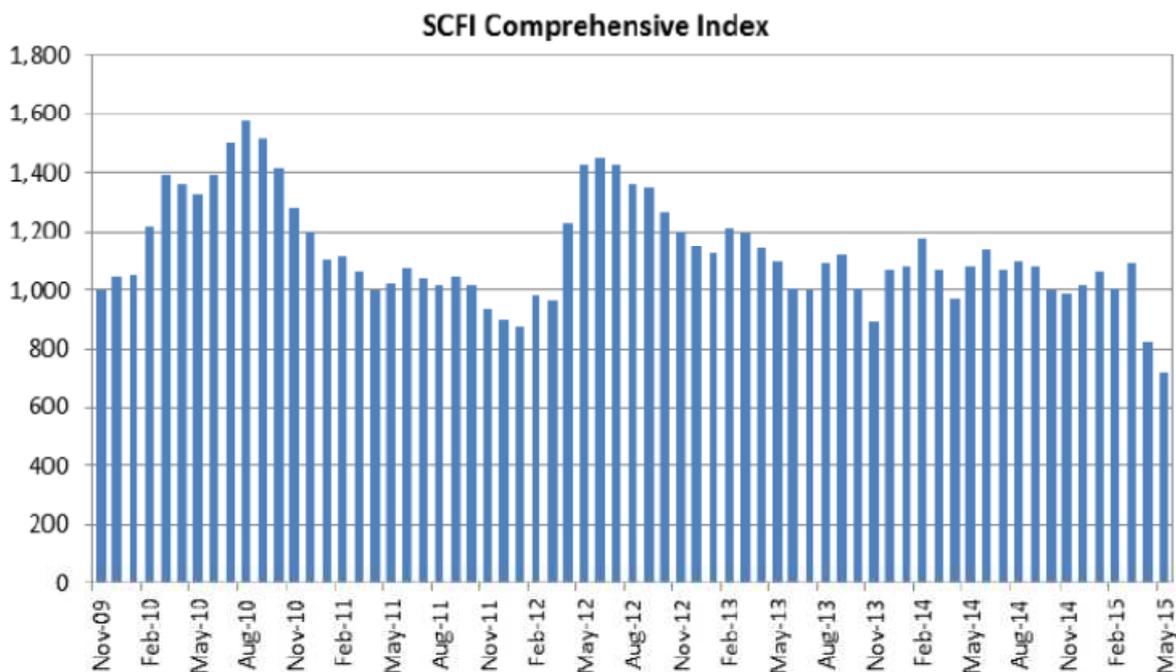
Vi sono comunque alcune considerazioni generali che concernono la maggior parte delle compagnie marittime e in particolare quelle che hanno costituito negli ultimi anni alleanze e collaborazioni: il 90% delle nuove navi avrà una dimensione superiore ai 10.000 TEU e inoltre vi è una forte concentrazione nella classe dimensionale che va dai 18.000 TEU in su, che, come già

evidenziato, si è accentuata negli ultimi anni e sembra continuare per le prossime consegne. Benché sia evidente che il fenomeno del gigantismo navale vada ad interessare sempre più rotte, per l'effetto a cascata illustrato in precedenza, i servizi dal Far East verso l'Europa rimangono comunque quelli con maggiore presenza di grandi navi. Gli effetti dell'eccesso di stiva trovano riscontro, oltre che nelle strategie messe in atto dagli operatori, nella volatilità dei noli che subiscono forti oscillazioni.

## Noli

L'andamento dei noli per il settore dei contenitori può essere spiegato e rappresentato da diversi indici che prendono a riferimento a loro volta gli specifici andamenti dei singoli prezzi registrati su singole rotte, influenzati da molteplici variabili. L'andamento spot mese su mese aiuta a comprendere l'estrema volatilità dei prezzi mentre una rappresentazione di più lungo periodo fornisce un quadro di prospettiva coerente con le tendenze macroeconomiche precedentemente descritte. Uno degli indici più rappresentativi, quantomeno per inquadrare il mercato internazionale di interesse del porto di Genova, è lo *Shanghai Containerized Freight Index*, media pesata delle tariffe delle principali direttrici da e per la Cina (Shanghai).

### **Andamento dei noli in base allo Shanghai Containerised Freight Index (2009-2015)**



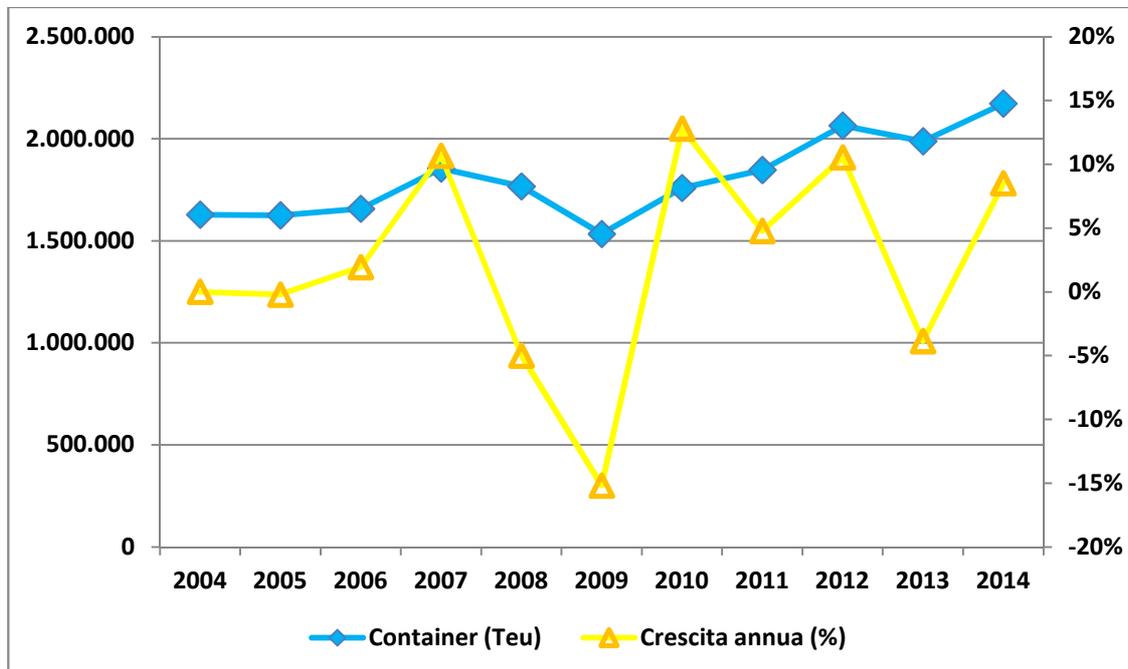
Fonte: Ocean Shipping Consultants, 2015

Nello specifico, osservando il grafico sottostante, si evidenzia una generale tendenza negativa, registrata soprattutto a partire dal 2013 e 2014, con una ulteriore riduzione nel maggio 2015 che sembra confermarsi in base agli ultimi dati disponibili. Le argomentazioni degli analisti nel motivare tali tendenze sono riconducibili essenzialmente al mancato bilanciamento dei traffici mondiali in termini di volumi e alla flessione negli scambi con la Cina; la sofferenza sul lato dei prezzi è stata tuttavia almeno in parte controbilanciata, nei conti economici delle compagnie, dalla marcata riduzione del prezzo dei bunker registrata nell'ultimo biennio e ancora in corso.

### Porto di Genova

L'andamento del traffico containerizzato nel porto di Genova ha registrato, nel corso del 2014, un incremento dei volumi pari al 9,3%, raggiungendo quasi i 2,2 milioni di TEU e recuperando pienamente la flessione del 2013. L'andamento degli ultimi 10 anni è chiaramente illustrato nel grafico che segue, dove sono riportati i dati dei traffici containerizzati in valori assoluti e l'andamento della percentuale di crescita annua degli stessi.

**Traffici merce containerizzata nel porto di Genova (2004-14, TEUs e % crescita annua)**



Fonte: Autorità portuale di Genova

Il positivo andamento di questa tipologia merceologica deriva in parte da una tendenza alla ripresa dell'economia italiana, testimoniata dai dati macroeconomici e in parte dalla capacità del porto di attrarre crescenti quote di mercato.

In merito all'anno in corso, si evidenzia a tutto agosto una crescita progressiva dei TEU movimentati pari al 5,5% rispetto allo stesso periodo 2014. I più recenti andamenti sulle rotte Mediterraneo-Far East potranno influenzare il risultato finale dei contenitori movimentati nel 2015, assestando lo stesso su volumi non troppo distanti da quelli dell'anno passato.

Relativamente ai paesi di provenienza e destinazione delle merci containerizzate, Genova rappresenta un porto centrale all'interno degli scambi tra Far East ed Europa, con più del 30% del traffico totale che ha origine/destinazione da queste aree. Seguono gli scambi con il Middle East, il continente europeo e il Nord America.

L'incremento del 2014 rispetto al 2013 è stato trainato dalla crescita del traffico nazionale, +28%, e da quella sulla rotta da/per il Far East +19%.

Si è registrata invece una flessione negli scambi con l'Africa Orientale, molto probabilmente anche a causa dell'instabilità socio-politica che continua a caratterizzare tali aree, e in quelli con il Sud America, influenzati dalla crisi del Brasile.

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

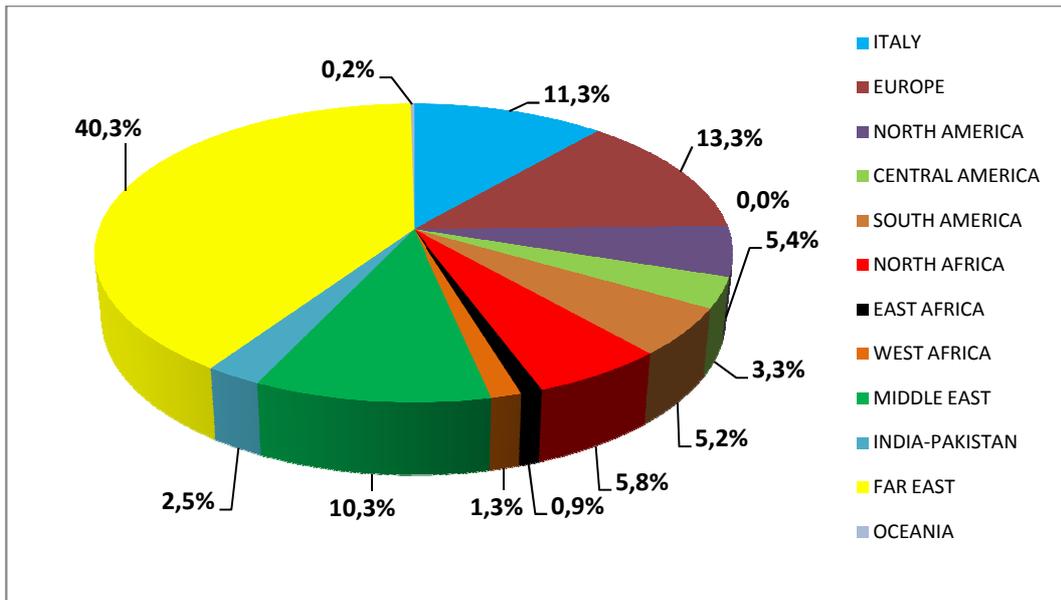
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	var. % 14/13	CAGR % 14/00
ITALY	128,9	123,0	121,7	107,9	119,2	152,8	28,2%	1,2%
EUROPE	154,7	109,7	116,8	199,3	224,5	237,7	5,9%	3,1%
GEORGIA,RUSSIA, UKRAINE	5,2	2,2	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0%	-100,0%
NORTH AMERICA	244,8	255,1	172,8	234,4	224,4	231,8	3,3%	-0,4%
CENTRAL AMERICA	27,7	34,4	44,2	66,8	67,5	68,1	0,8%	6,6%
SOUTH AMERICA	135,2	86,0	56,4	161,8	138,4	136,1	-1,6%	0,0%
NORTH AFRICA	156,3	151,3	168,9	176,2	206,8	208,9	1,0%	2,1%
EAST AFRICA	26,8	54,6	48,7	38,0	29,9	21,5	-28,1%	-1,6%
WEST AFRICA	79,3	63,4	51,9	59,8	47,0	53,3	13,4%	-2,8%
MIDDLE EAST	135,1	152,1	215,4	273,4	268,4	283,2	5,5%	5,4%
INDIA-PAKISTAN	24,3	44,3	54,2	48,5	30,8	32,8	6,7%	2,2%
FAR EAST	299,5	443,7	646,3	603,7	554,2	660,2	19,1%	5,8%
OCEANIA	1,2	5,0	10,2	29,3	24,9	25,5	2,6%	24,4%
OTHER AREAS	81,5	100,0	48,7	63,2	51,9	60,1	15,7%	-2,2%
<b>TOTAL</b>	<b>1.500,6</b>	<b>1.625,0</b>	<b>1.758,9</b>	<b>1.846,3</b>	<b>2.064,8</b>	<b>2.172,9</b>	<b>5,2%</b>	<b>2,7%</b>

Fonte: Autorità Portuale di Genova

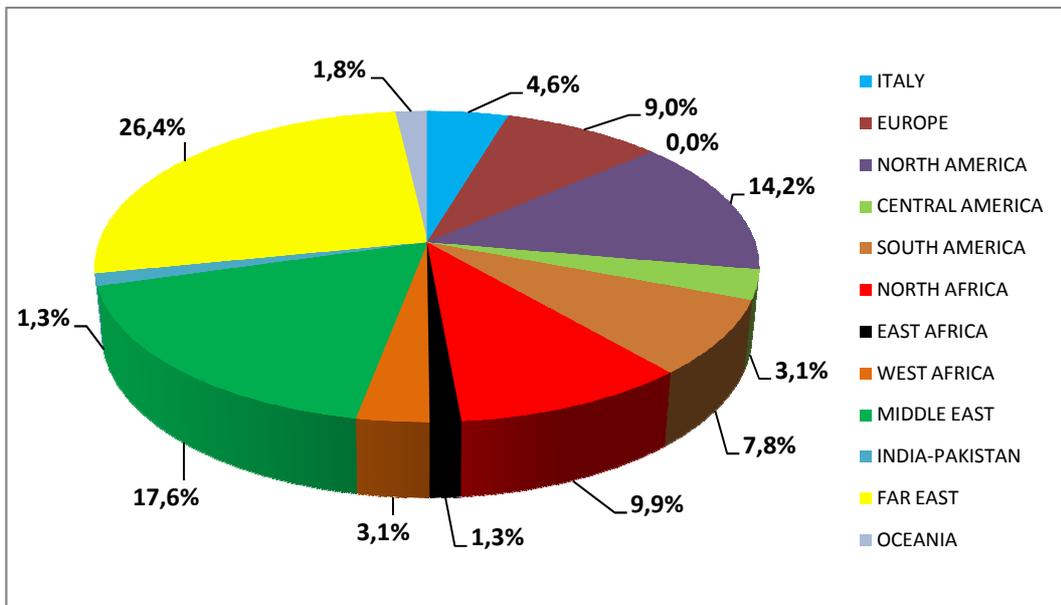
I grafici che seguono restituiscono un quadro delle origini e destinazioni delle merci containerizzate (% sulle tonnellate) per l'anno 2014. Emerge chiaramente la rilevanza di Estremo e Medio Oriente, sia in import che in export, sul totale dei traffici.

### Origini e destinazioni merci containerizzate porto di Genova (2014)

#### Import



#### Export



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Osservando i dati analitici dei paesi, in particolare, in Europa emergono soprattutto le relazioni con la Spagna (6,8% sul totale dei traffici) e con Malta (2%). Nel Medio Oriente gli Emirati Arabi (4,9%), l'Arabia Saudita e la Turchia. In Estremo Oriente la Cina (17%), seguita a da Singapore (7,5%) che ha aumentato il volume di scambi rispetto all'anno scorso. Nei rapporti con le Americhe emergono gli Stati Uniti (8,1%) e il Brasile (4,1%).

Il confronto del traffico contenitori dello scalo genovese sul totale del traffico italiano, nel 2014, evidenzia come Genova abbia riacquisito potere sia in relazione al traffico nazionale sia rispetto ai porti del Nord Tirreno. Genova costituisce il 21,5% del traffico contenitori del territorio nazionale, superando il dato del 2012 e riprendendosi completamente dalla contrazione registrata nel 2013; per quanto riguarda invece il volume degli scali del Nord Tirreno, più del 50% del traffico è movimentato a Genova.

### **Peso del Porto di Genova sul traffico nazionale**

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Porti italiani (TEUs)	10.609.108	10.549.886	9.514.891	9.755.694	9.528.629	9.612.626	9.949.257	10.086.102
Porti Nord Tirreno (TEUs)	4.030.343	4.044.445	3.368.057	3.868.936	3.962.601	3.936.353	3.921.625	4.135.186
Genova (TEUs)	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944
% Genova su totale	17,49%	16,75%	16,12%	18,03%	19,38%	21,48%	19,98%	21,54%
% Genova su Nord Tirreno	46,03%	43,68%	45,53%	45,46%	46,61%	52,45%	50,69%	52,55%

Fonte: Assoport, 2014

Tenuto conto di quanto sopra descritto, le stime di sviluppo per il prossimo triennio elaborate dagli operatori del porto di Genova continuano ad essere parzialmente influenzate dal quadro economico nazionale e dal contesto internazionale. I fattori congiunturali continuano a configurare una situazione di generale incertezza, ad oggi attribuibile anche al rallentamento di alcuni tra i maggiori paesi emergenti, ma si registra una maggiore fiducia, derivante in parte all'uscita dell'Italia dalla fase recessiva.

A livello portuale persistono 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.

Malgrado tali elementi di incertezza, in base ai dati forniti dagli operatori portuali, le previsioni del comparto contenitori per il prossimo triennio risultano come accennato ampiamente positive, tenuto conto del fatto che si tratta di stime che considerano lo sviluppo dei traffici secondo l'attuale layout del porto (ovvero senza i riempimenti in atto o programmati). Tale performance è da ricordarsi primariamente agli investimenti e agli ammodernamenti previsti (nuovi *equipment* e opere civili aggiuntive o modifiche sostanziali alle attrezzature già esistenti) volti a migliorare l'efficienza e la performance dei terminal e a poter operare su navi di maggiori capacità di carico.

#### **Previsioni di sviluppo dei traffici contenitori 2016-2018 (teus)**

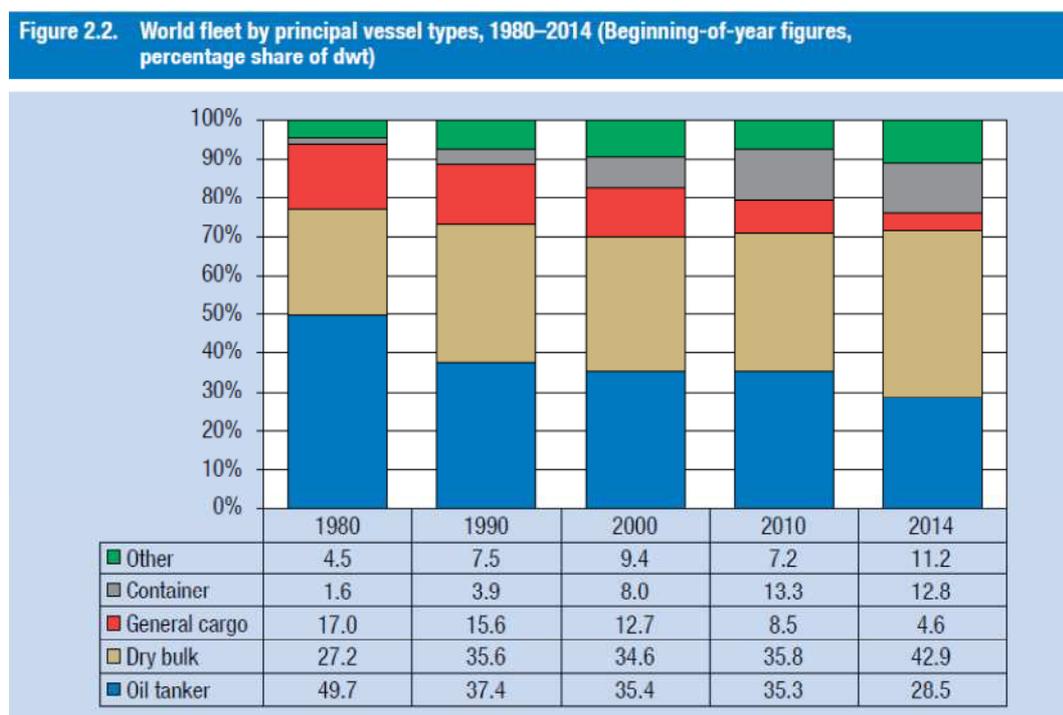
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Contenitori (teus)	2.350.000	2.500.000	2.650.000

Fonte: elaborazioni uffici Autorità Portuale di Genova sulla base dei dati forniti dagli operatori portuali

## 2.2. I traffici convenzionali

Come già evidenziato in precedenti documenti di programmazione, i traffici convenzionali continuano a vivere un generalizzato ridimensionamento a seguito dell'effetto sostitutivo del container, specie nel segmento del general cargo e del reefer mentre il comparto dei rotabili ha invece fatto registrare trend di crescita positivi a partire dagli anni post crisi.

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



Fonte: UNCTAD, 2015

Il rapporto UNCTAD 2015 conferma ulteriormente questa tendenza laddove riporta i dati relativi all'andamento delle componenti della flotta mondiale. Le navi *general cargo* mostrano un sempre minor peso nell'ambito della flotta mondiale, fenomeno particolarmente accentuato negli ultimi 10 anni dove la quota percentuale di navi in tale segmento si è più che dimezzato, rappresentando oggi circa il 4,6% dell'intero tonnellaggio mondiale.

Anche il confronto tra il 2013 e il 2014, in valori assoluti, conferma tale tendenza: a fronte di una crescita del naviglio mondiale in media pari al 4,1% (con picchi del 5,8% per le bulk carriers e del 4,7% delle portacontainer) le navi *general cargo* sono le uniche a segnare un tasso di crescita pari a zero, anche a seguito dell'elevato numero di demolizioni effettuate nell'ultimo anno.

## Flotta mondiale per tipologia di nave, 2013-2014 (migliaia di dwt e % in corsivo)

<i>Principal types</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>Percentage change 2014/2013</i>
<b>Oil tankers</b>	472 890 <i>29.1%</i>	482 017 <i>28.5%</i>	1.9%
<b>Bulk carriers</b>	686 635 <i>42.2%</i>	726 319 <i>42.9%</i>	5.8%
<b>General cargo ships</b>	77 589 <i>4.8%</i>	77 552 <i>4.6%</i>	0.0%
<b>Container ships</b>	206 547 <i>12.7%</i>	216 345 <i>12.8%</i>	4.7%
<b>Other types:</b>	182 092 <i>11.2%</i>	189 395 <i>11.2%</i>	4.0%
<b>Gas carriers</b>	44 346 <i>2.7%</i>	46 427 <i>2.7%</i>	4.7%
<b>Chemical tankers</b>	41 359 <i>2.5%</i>	42 009 <i>2.5%</i>	1.6%
<b>Offshore</b>	68 413 <i>4.2%</i>	71 924 <i>4.3%</i>	5.1%
<b>Ferries and passenger ships</b>	5 353 <i>0.3%</i>	5 601 <i>0.3%</i>	4.6%
<b>Other/n.a.</b>	22 621 <i>1.4%</i>	23 434 <i>1.4%</i>	3.6%
<b>World total</b>	1 625 750 <i>100.0%</i>	1 691 628 <i>100.0%</i>	4.1%

Fonte: UNCTAD, 2014

Discorso diverso va fatto per i rotabili che invece stanno facendo segnare buone performance di traffico in tutte le aree storicamente servite da tali servizi (Mare del Nord, Mar Baltico e Mar Mediterraneo).

Più in generale, la crisi economica che ha perdurato lungo il 2014 in tutti i paesi europei del mediterraneo, unitamente alle crisi libiche ed egiziane e alla guerra in Siria, rende particolarmente complicato elaborare previsioni a medio lungo termine relative ai traffici di queste aree.

Rispetto all'ultimo documento di programmazione presentato, lo scenario sul mercato del nord Africa non risulta particolarmente mutato; la crisi libica e egiziana e la guerra in Siria hanno contribuito a spostare ampie porzioni di traffico verso la Turchia, mentre l'incerto evolversi dello scenario geopolitico accresce la già elevata volatilità dei noli e dei servizi resi.

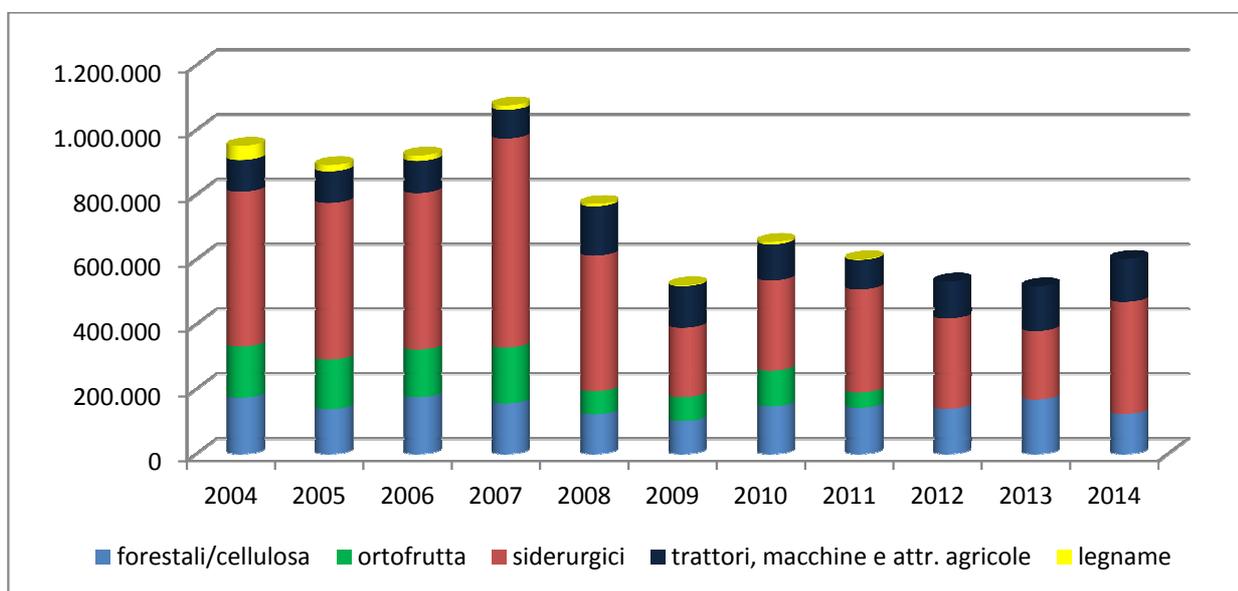
Le previsioni di lungo periodo paiono particolarmente incerte, potendosi solo confermare alcune delle caratteristiche tipiche del comparto che vedono volumi relativamente costanti durante tutto l'anno con rapide crescite durante i periodi estivi, concentrati particolarmente nei segmenti di naviglio di dimensioni più ridotte e in quelle a trasporto misto merce e passeggeri.

## Porto di Genova

Da anni ormai si registra un generale ridimensionamento della movimentazione dei c.d. traffici convenzionali a favore della merce containerizzata, e il porto di Genova non fa eccezione a tale fenomeno.

Restano presenti nello scalo attività legate ai traffici di merceologie altamente consolidate e di nicchia quali i forestali e cellulosa, i ferrosi e i siderurgici, i macchinari agricoli e industriali, per le quali le previsioni per il prossimo triennio mostrano un traffico sostanzialmente stabile.

### **Traffico di merci convenzionali nel porto di Genova**



Fonte: Autorità Portuale di Genova

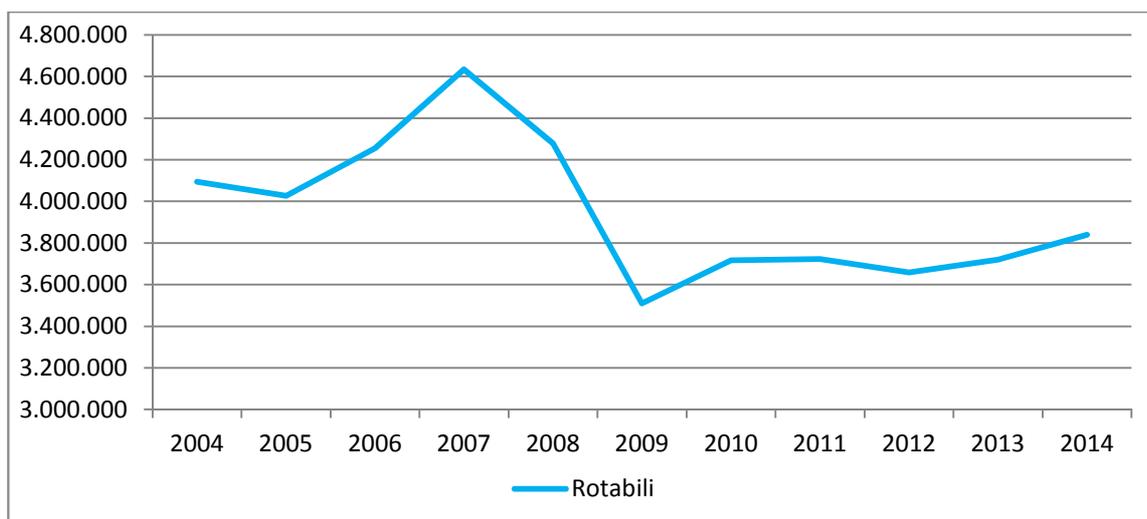
Viceversa già da un paio d'anni si è dovuta registrare una progressiva riduzione, fino all'azzeramento, di alcune tipologie merceologiche come il legname e l'ortofrutta.

Nonostante la generale difficoltà registrata dai "convenzionali", il 2014 ha visto una lieve crescita complessiva del comparto al cui interno tuttavia vanno segnalate due tendenze opposte, una per quanto riguarda i siderurgici, che segnano un lieve incremento rispetto al 2013, l'altra per ciò che concerne la cellulosa, che invece fa registrare, nello stesso periodo, una riduzione di traffico.

Nei primi 8 mesi del 2015 il comparto in esame fa registrare un volume di scambi sostanzialmente in linea rispetto allo stesso periodo del 2014, così come le previsioni per il prossimo triennio confermano gli attuali volumi movimentati.

Il traffico dei rotabili, come evidenziato dal grafico che segue, ha registrato anche durante il 2014 un leggero incremento, quantificabile intorno al 2%, dato che ha permesso al Porto di Genova di superare i livelli del 2011, consolidando ulteriormente un trend positivo innescatosi dopo il picco di crisi degli anni 2008-2009 e che trova conferma nei primi 8 mesi del 2015.

### Traffico di rotabili nel porto di Genova



Fonte: Autorità Portuale di Genova

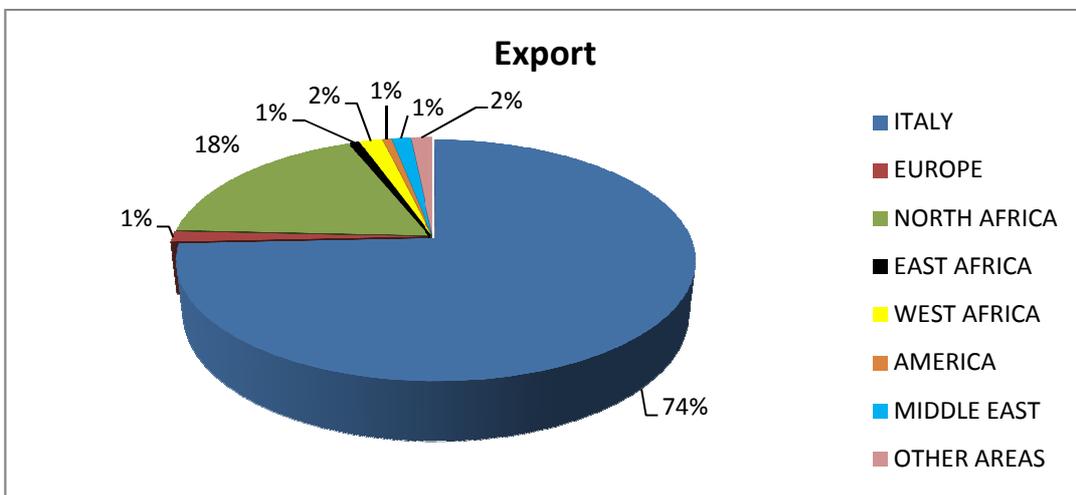
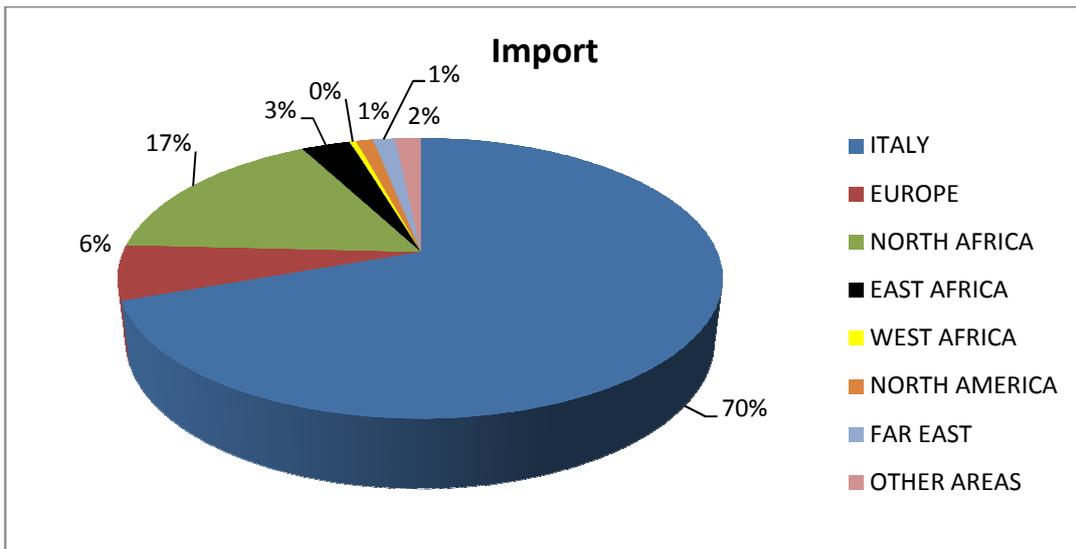
In merito alle relazioni geografiche, i traffici convenzionali sono caratterizzati da una sostanziale prevalenza di scambi nazionali, riconducibili prevalentemente alle cosiddette Autostrade del Mare e ai traffici con le isole maggiori. Gli scambi con l'Italia, anche nel 2014, infatti, restano preponderanti, rappresentando il 70% in imbarco e il 74% in sbarco, ma con un lieve riequilibrio a favore dell'export rispetto al 2013. Un'altra parte consistente di traffici rimangono, anche nel corso del 2014, le rotte con il Nord Africa che costituiscono rispettivamente il 17% del totale in sbarco ed il 18% in imbarco, con valori quindi in linea con quelli dell'anno precedente.

I primi 8 mesi del 2015 sostanzialmente confermano la dinamica registrata nello stesso periodo del 2014.

Osservando le principali relazioni commerciali nei rapporti Nord Africa - Italia, si segnala comunque una situazione di sostanziale stabilità, pur con una lieve decrescita della quota import, che sconta un periodo di estrema incertezza geopolitica dell'area.

Discorso analogo può essere fatto anche per il segmento rotabili, per il quale il Nord Africa rappresenta uno dei mercati di maggior rilievo e in relazione al quale le ipotesi di sviluppo degli operatori confermano un trend seppur marginale di crescita.

## Origini e destinazioni traffici convenzionali porto di Genova, 2014



Fonte: Autorità Portuale di Genova

In generale, i traffici convenzionali movimentati nel porto di Genova sono riconducibili principalmente a nicchie specializzate che non prevedono grandi espansioni di traffico, ma piuttosto, quando non containerizzabili, un consolidamento e un mantenimento del mercato attuale. Le previsioni per il settore restano in ogni caso estremamente incerte, come si evince che dalle prospettive di sviluppo indicate da quei terminal che sono interamente dedicati a traffico convenzionale in luogo di traffici misti.

### 2.3. Le rinfuse liquide

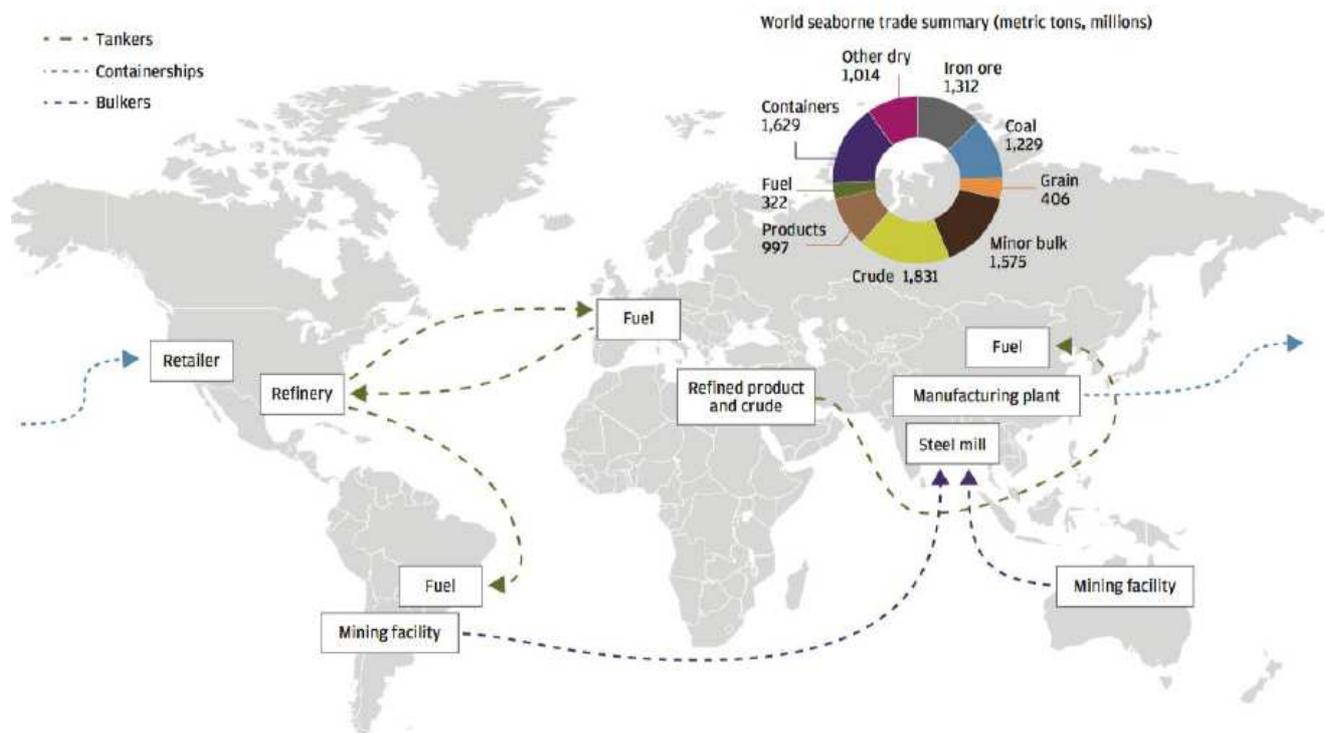
I traffici di rinfuse liquide hanno registrato nel complesso un rallentamento a partire dal 2006, attestandosi su circa 2.800 milioni di tonnellate, con una riduzione della loro quota sul totale dei traffici via mare che è passata dal 35/36% al 29/30%. Malgrado la contrazione in termini di tonnellate, il traffico di rinfuse liquide calcolato con la diversa unità di misura delle ton-miles (tonnellate per miglia), in base a quanto elaborato da UNCTAD (Review of Maritime Transport 2015), non registra una flessione, evidenziando quindi una crescita nelle tratte percorse via mare con la medesima quantità di merce, in particolare trainata da Cina e India.

#### Sviluppo nel commercio internazionale via mare (milioni di tons caricate)

	1980	1990	2000	2005	2007	2009	2011	2012	2013	2014
Olio e Gas (tons)	1871	1755	2163	2422	2747	2642	2794	2841	2829	2826

Fonte: elaborazioni UNCTAD, Review of Maritime Transport 2015

#### Rotte commerciali globali per i tre principali settori



Fonte: Bloomberg – Jpmorgan AM

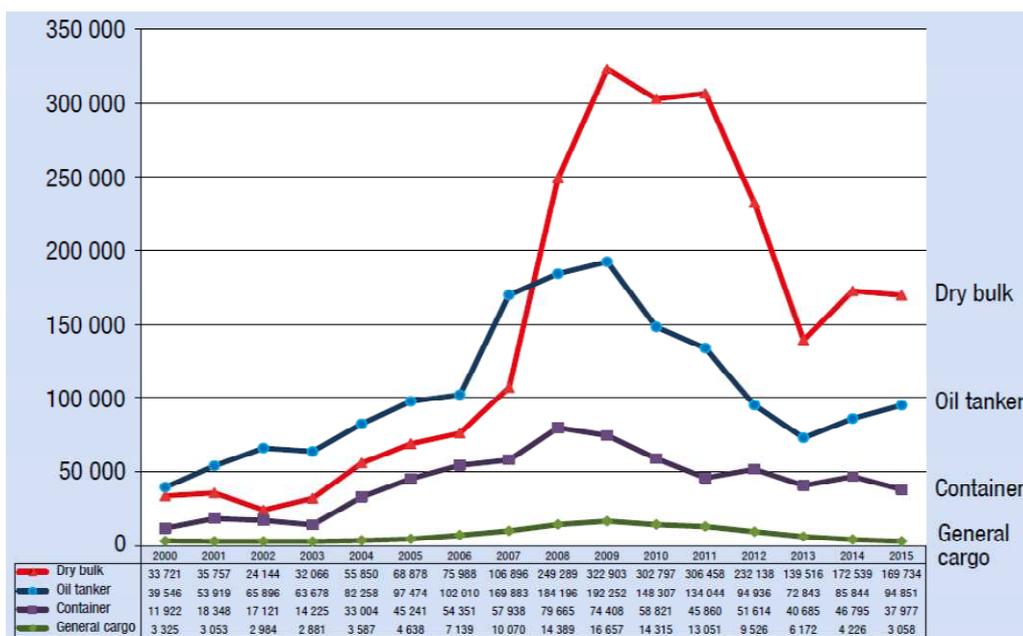
La categoria delle rinfuse liquide è inoltre molto eterogenea ed occorre pertanto osservarne le diverse componenti quali greggio, prodotti raffinati, altre rinfuse liquide e gas che, nel corso dell'ultimo decennio, hanno registrato diversi andamenti.

Sempre in termini globali, infatti, mentre i traffici di greggio si sono contratti (-1,6% in tons), il commercio via mare di prodotti raffinati e gas in tonnellate ha registrato un incremento rispettivamente pari a +1,7% e 2,9%. Inoltre, il marcato decremento del prezzo del petrolio impatta su molteplici fattori: dalla riduzione dell'inflazione a quella del potere d'acquisto dei produttori/esportatori di greggio, dagli investimenti nel settore a quelli in carburanti alternativi e "eco-ships", oltre a influenzare direttamente il commercio via mare con minori costi di carburante e quindi di trasporto.

### Greggio

Osservando più nel dettaglio i traffici di greggio del 2014, la stabile domanda di importazioni di Cina e India e l'incremento dell'offerta hanno in parte controbilanciato la limitata crescita registrata altrove e il calo di importazioni di Stati Uniti ed Europa. Le cospicue importazioni di Cina e India, in particolare, sono connesse alla nascita di nuove raffinerie e alla conseguente crescita della capacità di raffinazione registrate in entrambi i paesi.

### Tonnellaggio mondiale in orderbook, 2000-2015 (migliaia di dwt)

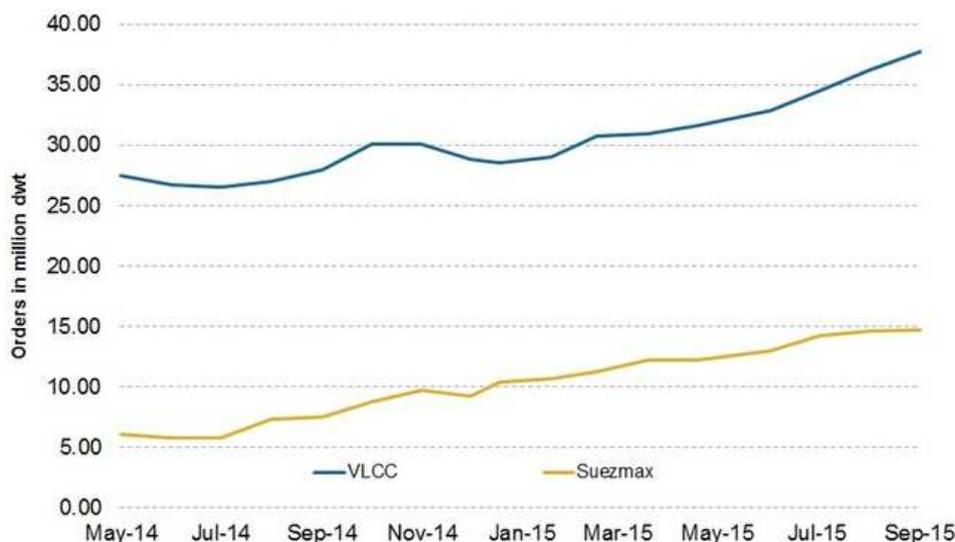


Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2015

Dal lato delle esportazioni di greggio si registra un mantenimento della quota di mercato dei membri della Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC); le esportazioni africane hanno tuttavia registrato una contrazione del 4,6% riconducibile ai problemi tecnici nell'estrazione/produzione di greggio in Angola, alle interruzioni nelle reti infrastrutturali in Nigeria e al conflitto in Libia.

Con riferimento alla flotta, gli ordinativi delle cisterne per il greggio sono gli unici ad aver registrato un incremento nel 2015, rispetto alle altre categorie, ma la crescita complessiva della flotta tra il 2013 e il 2014 è stata debole (1,4%). I nuovi ordini sono stati motivati principalmente da una fiducia nella crescita della domanda per i prossimi anni e dalla consapevolezza di una maggiore efficienza, anche in termini di consumi, e un minor impatto inquinante delle nuove navi.

### Nuovi ordinativi navi cisterna



Fonte: Athenian Shipbrokers

### *Prodotti petroliferi*

Nel 2014 la globale capacità di raffinazione del petrolio è incrementata dell'1,4%, trainata principalmente da Brasile, Cina, Singapore e Medio Oriente. Sulla base delle elaborazioni di Clarkson Research è stata stimata una crescita dei traffici via mare di prodotti petroliferi pari all'1,7% nel 2014 e un incremento del traffico di gas del 3,9%.

Dal lato dell'offerta la crescita è stata supportata da incrementi nelle esportazioni dal Medio Oriente (+6,3%), dagli Stati Uniti (+4%) e dalle economie in transizione (+3,6%)

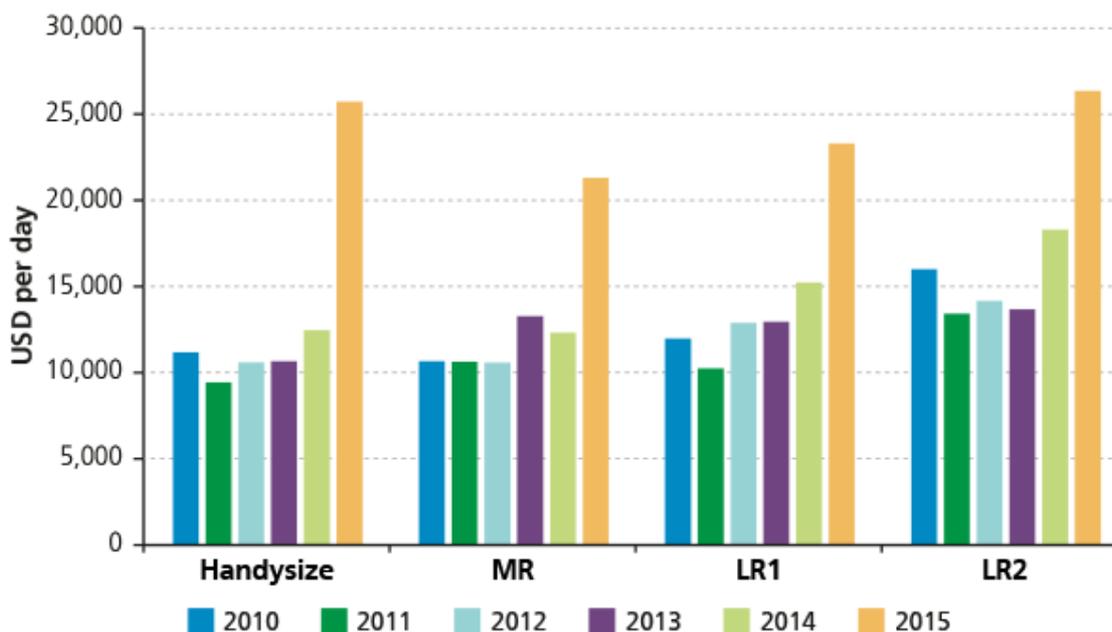
Elemento trainante della domanda sono state invece le importazioni in America Latina e nei paesi asiatici in via di sviluppo (esclusa la Cina), cresciute rispettivamente dell'11,8% e del 6,3%. Le importazioni di Cina e Stati Uniti sono invece diminuite sensibilmente (-25% e -12,5%), seguite dall'Europa.

La Cina, nel corso degli ultimi anni, ha smesso di essere un importatore netto di prodotti petroliferi. In particolare l'eccesso di offerta domestica di prodotti petroliferi, la crescente capacità delle raffinerie e la riduzione della domanda nazionale hanno contribuito a ridurre le esigenze di importazione e a incrementare le esportazioni.

Anche in Medio Oriente è cresciuta, come preannunciato, la capacità di raffinazione, come conseguenza sia della crescente domanda interna sia di quella estera.

Nel complesso il settore delle navi cisterna per i prodotti è stato uno dei settori di traffici marittimi più dinamici e che hanno consentito maggiori guadagni agli operatori presenti sul mercato.

#### USD per day delle cisterne per prodotti petroliferi (2010-2015)



Fonte: BIMCO, Clarksons

Anche la flotta delle navi per prodotti petroliferi ha registrato una crescita marcata, con un incremento di 11,4 milioni di dwt nel periodo 2012-2014, di cui una buona parte conversioni di chemichiere.

I maggiori analisti prevedono che la domanda di tonnellaggio (calcolata come tonnellate per miglia, ton-miles) per navi cisterna dedicate ai prodotti possa continuare a crescere, con un tasso medio annuo del 2,8% nel periodo 2014-2020, comunque inferiore all'incremento dell'offerta.

Malgrado la stabile crescita degli scambi di prodotti petroliferi, in particolare gasolio e nafta, e l'allungamento della distanza media delle tratte si stima infatti che suddetta crescita della flotta possa esercitare nel biennio 2016-2017 una pressione al ribasso sui relativi noli (Drewry Maritime Research).

### *GNL e GPL*

Nell'ambito dei traffici globali di gas, gli scambi di Gas Naturale Liquefatto hanno incrementato nel 2014 la loro quota di mercato, con una crescita del 2,5% trainata dalla forte domanda di Cina, India, Brasile, Messico e Regno Unito. La domanda di questi paesi asiatici e sudamericani è conseguenza della crescente produzione di energia, della domanda petrolchimica e di riscaldamento e dello sviluppo della capacità di rigasificazione di India e Cina, in particolare.

Le importazioni del Giappone, che è il più grande importatore mondiale di GNL, hanno registrato un incremento dell'1,4% mentre quelle della Corea, il secondo importatore, sono diminuite del 5,7%.

I maggiori esportatori, tra cui il Qatar, hanno ridotto i loro scambi mentre le esportazioni di Algeria, Australia, Malesia e Papua Nuova Guinea hanno registrato degli incrementi nel 2014. Alcuni analisti del Lloyd's List stimano che prossimamente l'Australia diventi il maggior esportatore, seguita da Russia, Stati Uniti, Canada e Africa Orientale.

Le dinamiche del settore sopra sintetizzate ed in particolare la stabile domanda di GNL dei paesi asiatici possono costituire nuovi stimoli alla domanda di navi GNL, sostenuta anche dalle recenti nuove regolamentazioni ambientali e dai maggiori controlli sulle emissioni nell'atmosfera. Alla luce di queste considerazioni alcuni analisti stimano un raddoppio dei volumi di traffico di GNL al 2020.

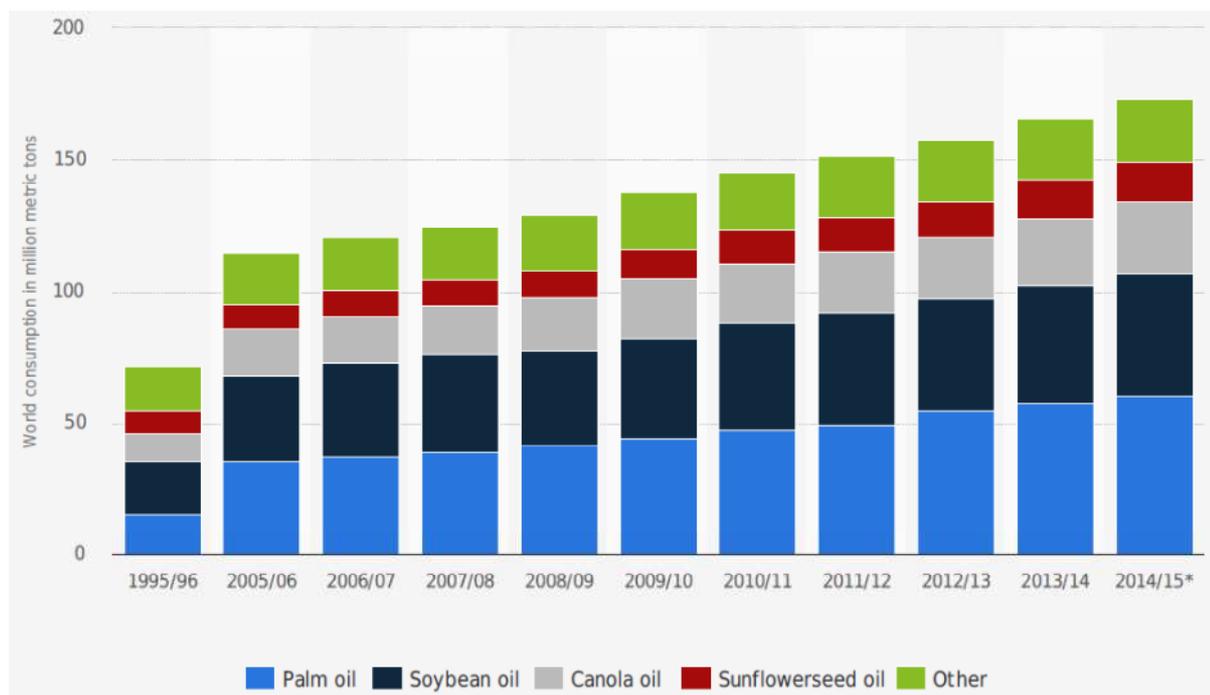
Anche il traffico di GPL ha registrato un incremento marcato nel 2014 (+12,7%), supportato dall'espansione di produzione di argillite petrolifera negli Stati Uniti e dalle esportazioni.

### *OLI VEGETALI E CHIMICI*

Il consumo di oli vegetali ha continuato a crescere a ritmi sostenuti negli ultimi anni, trainato sia dall'industria e dai consumi alimentari, sia dall'utilizzo di biodiesel, in particolare nei paesi emergenti quali India e Cina.

Anche nel primo semestre del 2015 la domanda ha continuato a crescere, con la componente dell'olio di palma che contribuisce alle esportazioni globali per i due terzi. Si stima inoltre che la crescita della popolazione mondiale possa andare a stimolare ulteriormente la domanda di tali prodotti nei prossimi anni.

### Consumo globale di oli vegetali per tipologia (milioni di tonnellate)

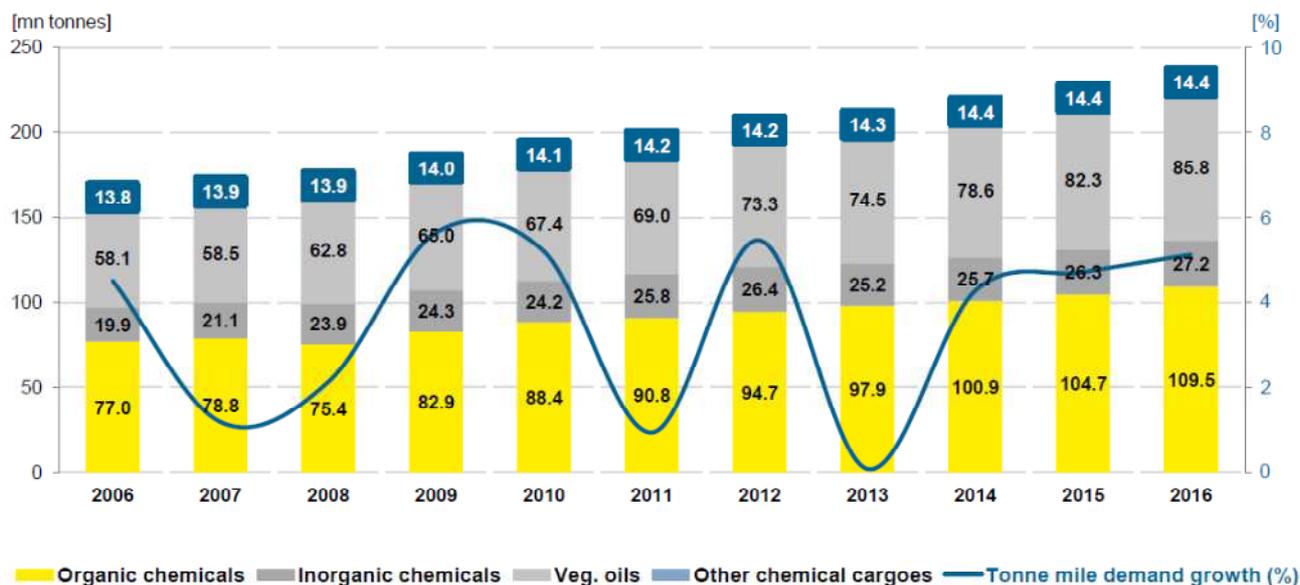


Fonte: Dipartimento dell'Agricoltura degli Stati Uniti

Il mercato europeo degli oli vegetali è un mercato maturo ma comunque dinamico, influenzato sia dalle abitudini alimentari dei vari Paesi sia da una forte attenzione agli effetti sulla salute. Nel complesso la quantità di oli vegetali usati dall'industria si sta riducendo, con un aumento di utilizzo di oli con specifiche proprietà nutrizionali.

Anche la produzione globale di oli vegetali continua a crescere a ritmi sostenuti, trainata in particolar modo da Indonesia e Malesia (che detengono l'85% circa della produzione globale di olio di palma e il 90% circa delle esportazioni globali) e dai Paesi sudamericani per l'olio di soia. Si pensi che negli ultimi dieci anni la produzione di olio di palma è più che raddoppiata raggiungendo volumi pari a circa 50 milioni di tonnellate annue. L'industria degli oli vegetali sta inoltre investendo da un lato sul miglioramento delle tecniche e dei processi di produzione degli oli e dall'altro, almeno in parte, su un utilizzo di materia prima e una produzione della stessa più sostenibile.

## Commercio via mare globale di chimici e oli vegetali (2006-2016)



Fonte: MSI/DVB Shipping & Offshore Research

E' interessante rilevare come le esportazioni di oli vegetali, con particolare riferimento all'olio di palma proveniente dal continente asiatico, siano influenzate anche da politiche di tassazione introdotte dai governi per stimolare i programmi nazionali di produzione di biodiesel. A titolo di esempio la rimozione di tali tasse in Malesia tra maggio e giugno di quest'anno ha dato un forte impulso alle esportazioni verso India ed Europa, mentre l'intenzione dell'Indonesia di reintrodurle potrebbe generare una flessione nel forte trend di crescita delle stesse.

In Sudamerica la domanda di cisterne per il trasporto di olio di soia sembra stabile e la vivace concorrenza mantiene sostenuti i noli.

Sulla base delle elaborazioni dei broker Banchemo & Costa si prevede che nel 2015 il commercio globale via mare di oli vegetali possa raggiungere gli 82,3 milioni di tonnellate e che continui a crescere nei prossimi anni, in linea con la crescita della domanda, in particolare di Cina e India.

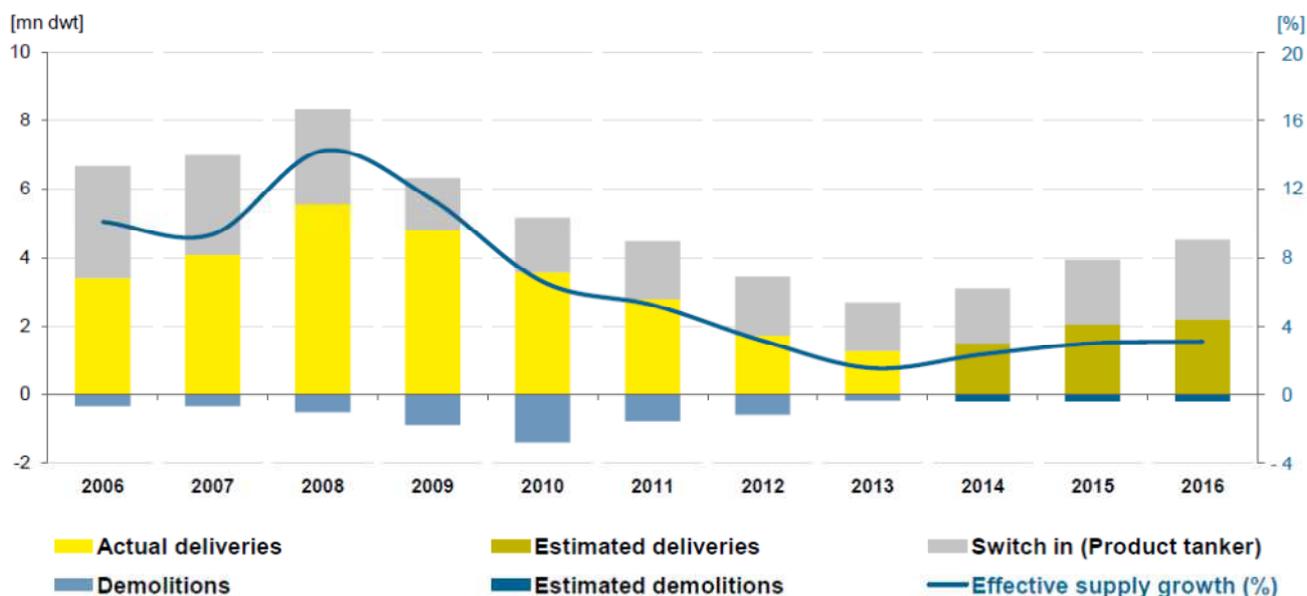
Come precedentemente accennato, anche per la produzione di biodiesel è prevista una crescita con stime per il 2020 che toccano i 35 milioni di tonnellate annue. Gli analisti stimano tuttavia che l'utilizzo di biodiesel quale carburante alternativo potrebbe essere influenzato negativamente dal forte crollo del prezzo del petrolio.

In termini generali il mercato delle navi cisterna chimichiere e per oli vegetali è stato fortemente supportato dai prodotti petroliferi raffinati e dagli oli vegetali. Le esportazioni via mare da Sud

America e Sud Est Asiatico sono state infatti stabili, con noli più alti nel trasporto di oli vegetali dal SudAmerica laddove, come accennato, si è registrata anche una domanda stabile nel concorrente mercato dei prodotti petroliferi raffinati.

Nel corso del 2015, in particolare nel secondo quadrimestre, la flotta complessiva si è ridotta dello 0,2% in termini di tonnellate di capacità, trainata dalla riduzione di cisterne per il trasporto di chimici e oli vegetali, a fronte di un aumento contenuto di navi per i prodotti petroliferi. Le grandi navi da più di 30.000 dwt continuano a dominare la flotta: costituiscono infatti circa il 37% del totale delle navi chimichiere e circa il 70% in termini di tonnellaggio.

### Offerta flotta mondiale chimici e oli vegetali



Fonte: KTM Maritime, Clarkson e MSI/DVB Shipping & Offshore Research

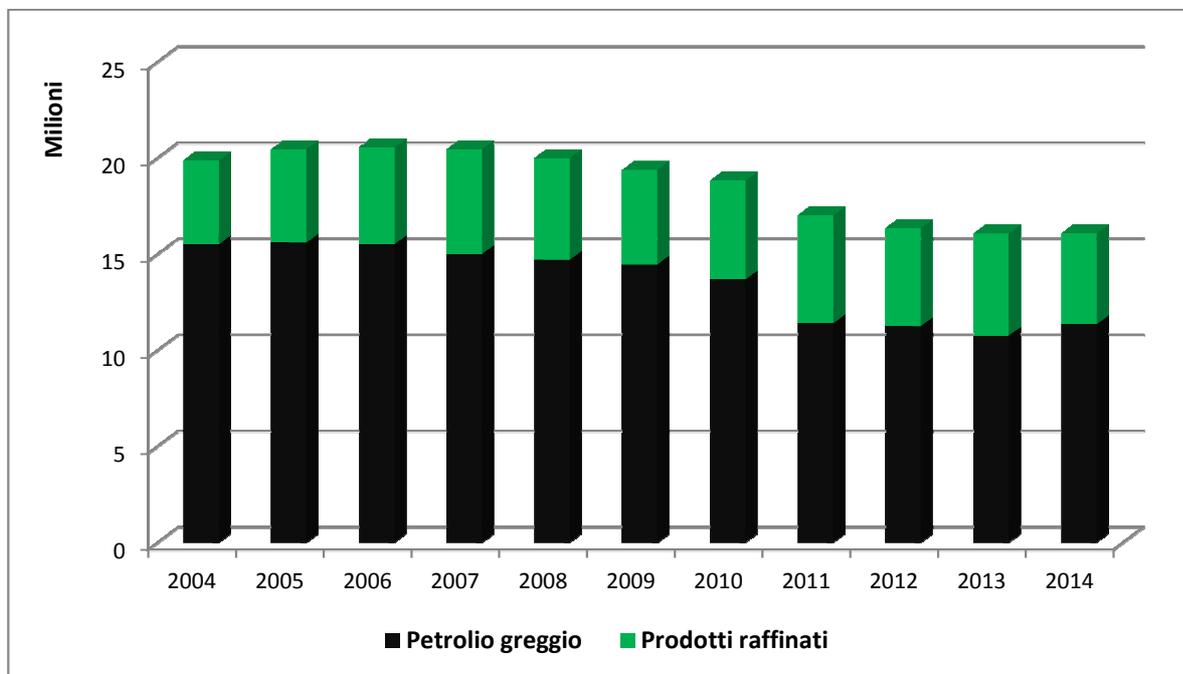
### Porto di Genova

Come già evidenziato nel precedente Piano Operativo Triennale, 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 trend degli ultimi 10 anni dei traffici delle rinfuse petrolifere riflette l'andamento della capacità industriale di raffinazione del nostro paese; nello specifico esso è stato caratterizzato da una

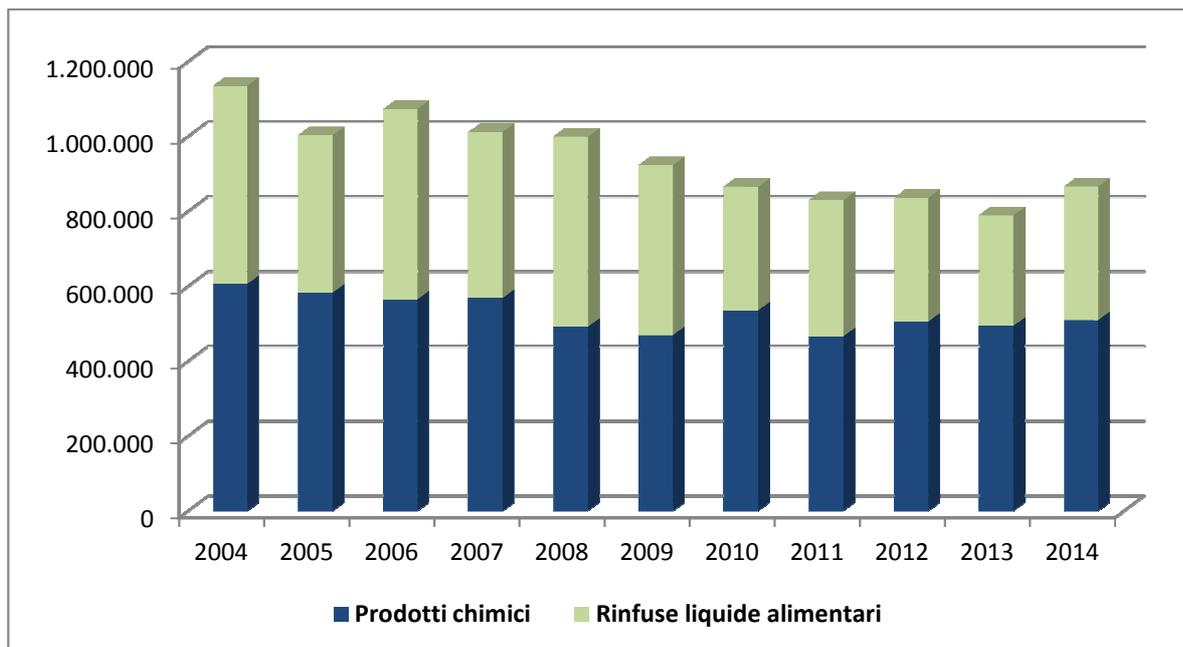
riduzione dei traffici di greggio accompagnata da un aumento di quelli di prodotti raffinati, cresciuti a un tasso medio annuo del 2%.

### Traffici di rinfuse liquide petrolifere nel porto di Genova (2004-2014)



Fonte: Autorità Portuale di Genova

### Traffici di rinfuse liquide non petrolifere nel porto di Genova (2004-2014)



Fonte: Autorità Portuale di Genova

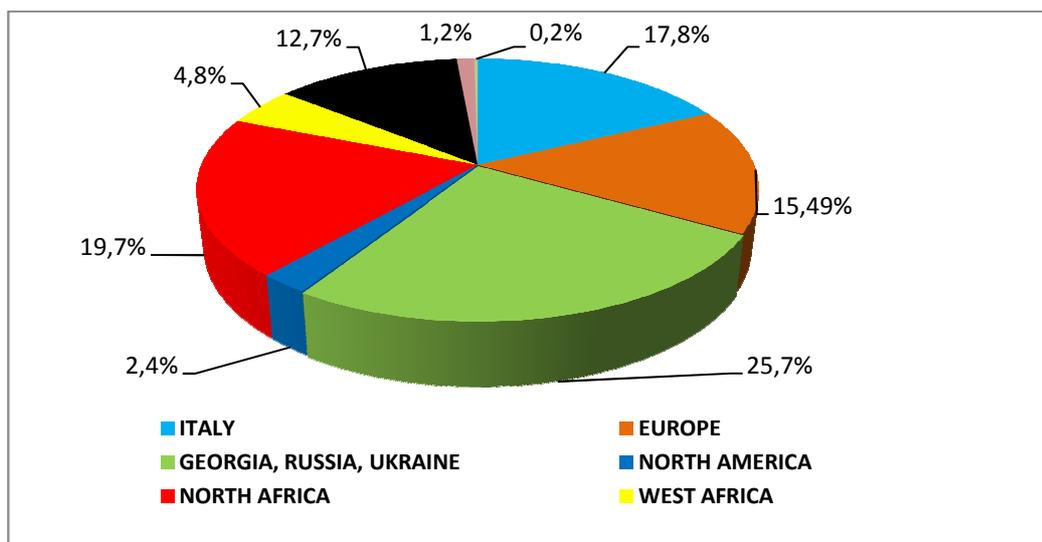
Tale tendenza generale di medio lungo periodo è risultata in parte contrastata dai traffici registrati nel corso del 2014 che fa registrare, nel segmento del petrolio greggio, una crescita di quasi il 6%, mentre il traffico dei raffinati segna una riduzione dell'11%. I dati dei primi 8 mesi del 2015 confermano, in tal senso, un trend sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo del 2014.

Un'inversione di tendenza va invece segnalata per quanto riguarda le altre rinfuse liquide movimentate, che fanno registrare, rispetto al 2013, un incremento complessivo di quasi il 10%, con una spiccata crescita dei traffici alimentari e di vino (+21%) e con un significativo aumento dei chimici (+3%), dopo diversi anni di progressiva erosione di traffici a partire dal biennio 2008-2009.

L'andamento sopra evidenziato, stando ai dati dei primi 8 mesi del 2015, sembra tuttavia arrestarsi, dovendosi evidenziare una sostanziale stabilità di traffico.

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 rimane infatti il primo paese per importanza con oltre 4 milioni di tonnellate di greggio movimentate, anche se sconta una riduzione di circa il 5% rispetto al 2013. I paesi del Nord Africa pesano per ancora 3,3 milioni di tonnellate e, pur rivestendo sempre un ruolo fondamentale, stanno progressivamente riducendo le movimentazioni in tutti i principali paesi di riferimento (Libia, Algeria e Egitto). Quest'ultimo profilo è indubbiamente connesso all'instabilità politica che caratterizza le suddette are di riferimento.

#### Aree geografiche di rinfuse liquide movimentate nel porto di Genova (2014)



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.

Per il prossimo triennio le previsioni degli operatori del comparto evidenziano un sostanziale consolidamento dei traffici, anche se lievemente al ribasso rispetto a quanto rappresentato nel precedente documento di programmazione Più nel dettaglio, le previsioni degli oli vegetali risultano inferiori rispetto al triennio precedente, mentre un trend in crescita è rappresentato dai chimici.

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 laboriosa la redazione di stime attendibili nel medio - lungo termine.

Rimane da sottolineare che, proprio per far fronte alle incertezze del mercato, alcuni operatori abbiano negli ultimi anni sviluppato attività di prima lavorazione del prodotto sbarcato, sostenendo con ciò i conti economici delle imprese altrimenti soggetti alle possibili oscillazioni del mercato.

#### **Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse liquide (2016-2018, tons)**

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Greggio	10.100.000	10.100.000	10.100.000
Raffinati	4.100.000	4.100.000	4.100.000
Oli vegetali	315.000	350.000	370.000
Vino	75.000	75.000	75.000
Chimici	640.000	670.000	680.000

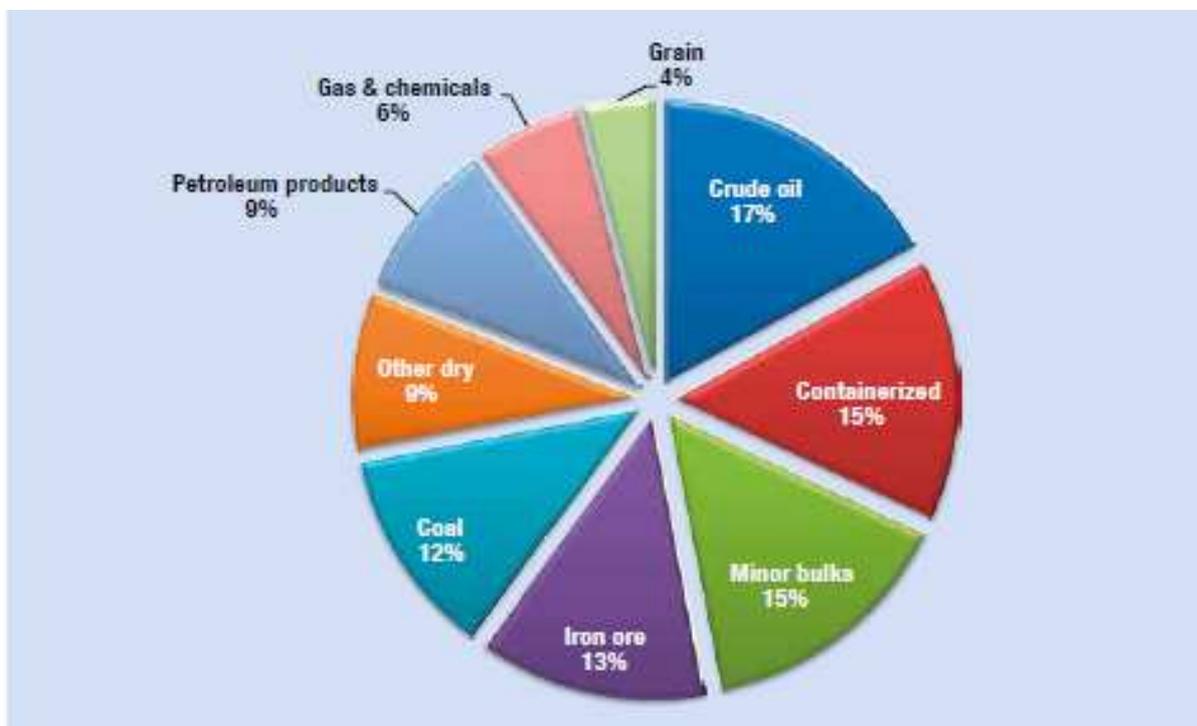
Fonte: elaborazioni uffici Autorità Portuale di Genova sulla base dei dati forniti dagli operatori portuali

## 2.4. Le rinfuse solide

Nel 2014 il traffico di rinfuse solide ha rappresentato all'incirca i due terzi del volume complessivo di traffici marittimi a livello mondiale, registrando un aumento di circa 5 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Pur con la decelerazione nella crescita nel commercio del carbone, infatti, questo traffico ha continuato ad essere sostenuto dalla rapida espansione del trasporto di minerali ferrosi, spinta in particolare dalla forte domanda di importazione da parte della Cina.

### Struttura del traffico marittimo internazionale (2014)



Fonte: UNCTAD secretariat, based on Clarksons Research, Seaborne Trade Monitor, 2(5), May 2015

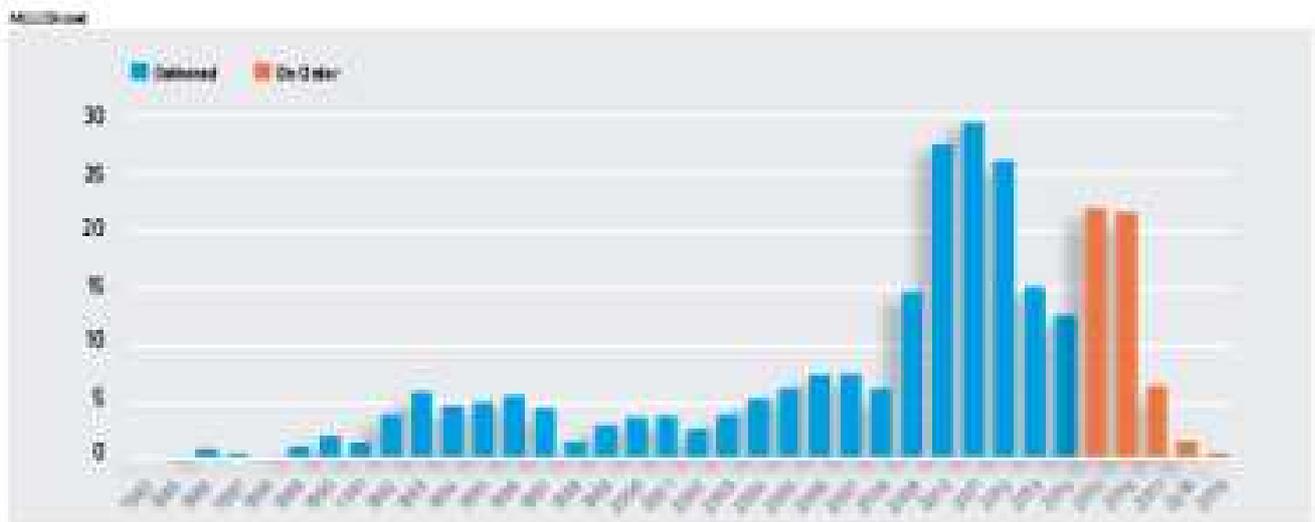
Per quanto riguarda il mercato dei noli, tuttavia, nonostante il flusso regolare di minerali ferrosi verso la Cina, le aspettative di crescita con cui era iniziato il 2014 si sono ridimensionate già a partire dal secondo quadrimestre.

L'andamento negativo del mercato ha continuato ad essere determinato dall'eccesso di offerta sulla domanda di stiva, già registrato l'anno precedente, nonostante il numero di nuove unità Capesize consegnate nel 2014 sia stato il più basso registrato a partire dal 2008.

In maggior dettaglio, per quanto riguarda la domanda, come si anticipava, il 2014 è stato caratterizzato dalla crescita delle importazioni di minerali ferrosi da parte della Cina, con un incremento del 14% rispetto al 2013, mentre, tra i paesi esportatori, l'Australia ha continuato ad accrescere la propria quota di mercato (+24% rispetto al 2013), a discapito del Brasile (+4% rispetto al 2013).

Anche la maggiore domanda di importazioni di minerali ferrosi da parte dell'India nel 2014 rispetto al 2013 può costituire un indicatore del previsto aumento nella produzione dell'acciaio in questo Paese, per servire il quale si stima che l'India incrementerà ulteriormente, di circa 23 punti percentuali rispetto all'anno in corso, le importazioni nel 2015.

### **Evoluzione consegne navi Capesize (1982 – 2014) e previsioni order book (2015 -2019)**



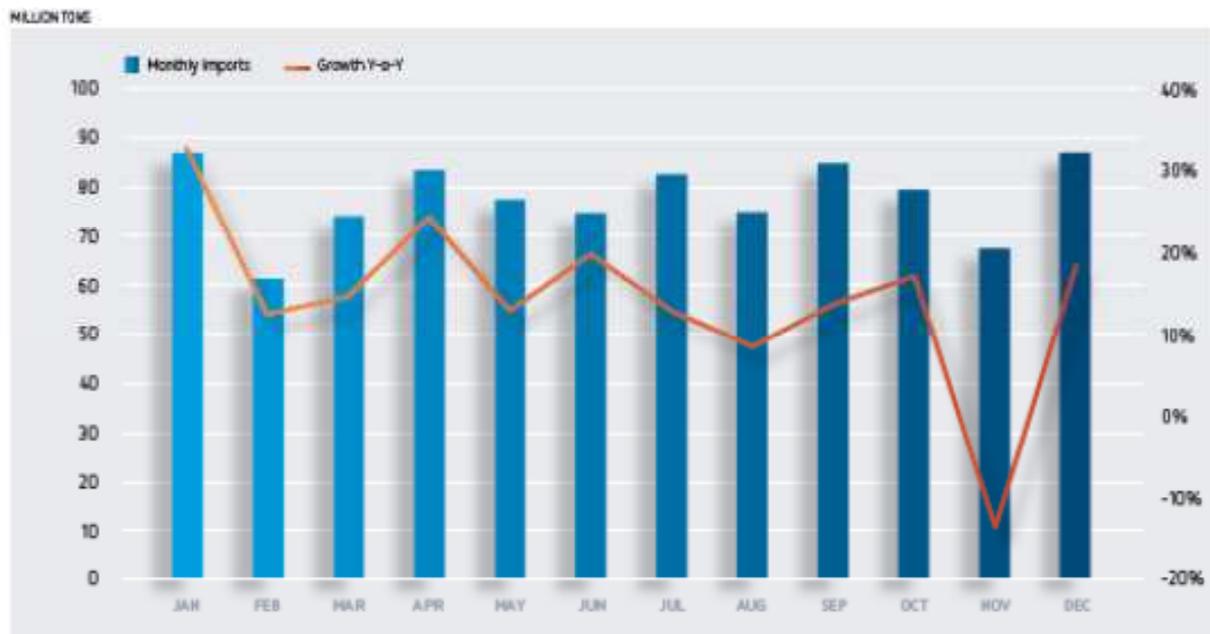
Fonte: Barry Rogliano Salles

L'incremento nelle esportazioni australiane nel 2014, che hanno rappresentato oltre la metà delle esportazioni mondiali totali di minerali ferrosi, è stato stimato in 24.2 punti percentuali, mentre il Brasile ha rappresentato circa un quarto delle esportazioni mondiali, con un aumento di oltre 5 punti percentuali rispetto al 2013.

Per quanto riguarda l'offerta di stiva oltre all'accennata consegna di nuove unità di trasporto specializzate, anche il 2014 è stato un anno caratterizzato da nuovi ordini di cantiere e da una contenuta attività di demolizione di vecchie navi.

Nel complesso la flotta rinfusiera mondiale ha registrato un incremento del 4,4%, per un totale di 1.528 navi per una portata lorda complessiva pari a circa 300 milioni di tonnellate. Gli ordini ai cantieri navali per gli anni 2015 e 2016 hanno superato 60 milioni di tonnellate di portata lorda supplementari, lasciando quindi presagire una difficile ripresa del mercato anche nel medio termine.

### Importazioni di minerali ferrosi in Cina (andamento mensile 2014)



Fonte: Barry Rogliano Salles

Le aspettative per una nuova e duratura ripresa sono principalmente legate ad una crescita della domanda di trasporto di rinfuse solide da parte dell'India e ad una riduzione dei prezzi all'importazione dei minerali ferrosi grezzi.

Lo sviluppo a lungo termine della produzione dell'acciaio in Cina infatti resta uno dei fattori chiave da monitorare per prevedere i possibili cambiamenti delle variabili macro-economiche nel trasporto delle rinfuse solide nei prossimi anni.

Anche per quanto riguarda il carbone, cioè la seconda tipologia merceologica che, in ragione del suo utilizzo nella produzione dell'energia e nella filiera produttiva dell'acciaio, rappresenta, insieme ai minerali ferrosi, una delle principali rinfuse solide movimentate a livello globale, le dinamiche mondiali dello scambio commerciale sono influenzate in particolare dalle politiche di Cina e India.

**Principali rinfuse solide e acciaio: Maggiori produttori, utilizzatori esportatori ed importatori (percentuali sul mercato mondiale)**

<i>Steel producers</i>		<i>Steel users</i>	
China	50	China	46
Japan	7	United States	7
United States	7	India	5
India	5	Japan	4
Republic of Korea	4	Republic of Korea	4
Russian Federation	4	Russian Federation	3
Germany	3	Transition economies	3
Turkey	2	Germany	3
Brazil	2	Turkey	2
Ukraine	2	Mexico	1
Other	15	Other	22
<i>Iron ore exporters</i>		<i>Iron ore importers</i>	
Australia	54	China	68
Brazil	25	Japan	10
South Africa	5	Europe	9
Canada	3	Republic of Korea	6
Sweden	2	Other	7
Other	12		
<i>Coal exporters</i>		<i>Coal importers</i>	
Indonesia	34	China	20
Australia	31	Europe	19
Russian Federation	9	India	18
Colombia	6	Japan	15
South Africa	6	Republic of Korea	11
Canada	3	Taiwan Province of China	5
Other	12	Malaysia	2
		Thailand	2
		Other	9
<i>Grain exporters</i>		<i>Grain importers</i>	
United States	26	Asia	33
European Union	14	Africa	21
Ukraine	10	Developing America	20
Canada	9	Western Asia	19
Argentina	8	Europe	5
Russian Federation	8	Transition economies	2
Others	25		

Fonte: Unctad, Clarksons, International Grains Council, 2015

La prima ha imposto nel 2014 una tassa sulle importazioni di carbone a protezione dei produttori nazionali, determinando una riduzione mensile delle importazioni che, dai 36 milioni di tonnellate del mese di gennaio, sono scese, in media, ai 20 milioni di tonnellate dei mesi successivi.

Per far fronte all'aumento di produzione dell'acciaio, le importazioni di carbone da parte dell'India si sono accresciute di 24,3 punti percentuali rispetto al 2013.

## Importazioni di carbone di India e Cina (andamento mensile 2013-2014)



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Con riferimento all'Europa, le importazioni di carbone hanno mostrato un calo e ulteriori riduzioni sono previste a seguito dell'applicazione della Direttiva del 2001, concernente la limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati dai grandi impianti di combustione.

Nel corso dell'ultimo quadrimestre del 2014, una maggiore vivacità nel mercato delle rinfuse secche si è registrata con riferimento al trasporto di cereali, in ragione della favorevole situazione meteorologica che ha interessato i principali esportatori (Canada, Unione Europea, Ucraina e Stati Uniti) e dell'andamento del tasso di cambio con riferimento alla Federazione Russa. Il volume di cereali complessivamente trasportato ha fatto registrare un incremento pari a circa 11,1 punti percentuali sull'anno precedente.

Il Giappone, primo importatore di cereali al mondo, ha ridotto nel 2014 le proprie importazioni (-1,3%), mentre la Cina, al secondo posto per importazioni mondiali, le ha incrementate di oltre 16 punti percentuali, in particolare con riferimento alla soia.

Si prevede che la crescente domanda di soia da parte della Cina continuerà a sostenere le esportazioni di questa tipologia di merce in particolare dall'America centrale.

Anche in quest'ultima parte dell'anno, tuttavia, il mercato dei noli è rimasto caratterizzato da un'elevata volatilità, legata non solo all'andamento dei prezzi del carburante, ma anche alla

concorrenza tra le diverse tipologie di naviglio dispiegabili in questo tipo di trasporto, in particolare, le navi Panama e Ultramax.

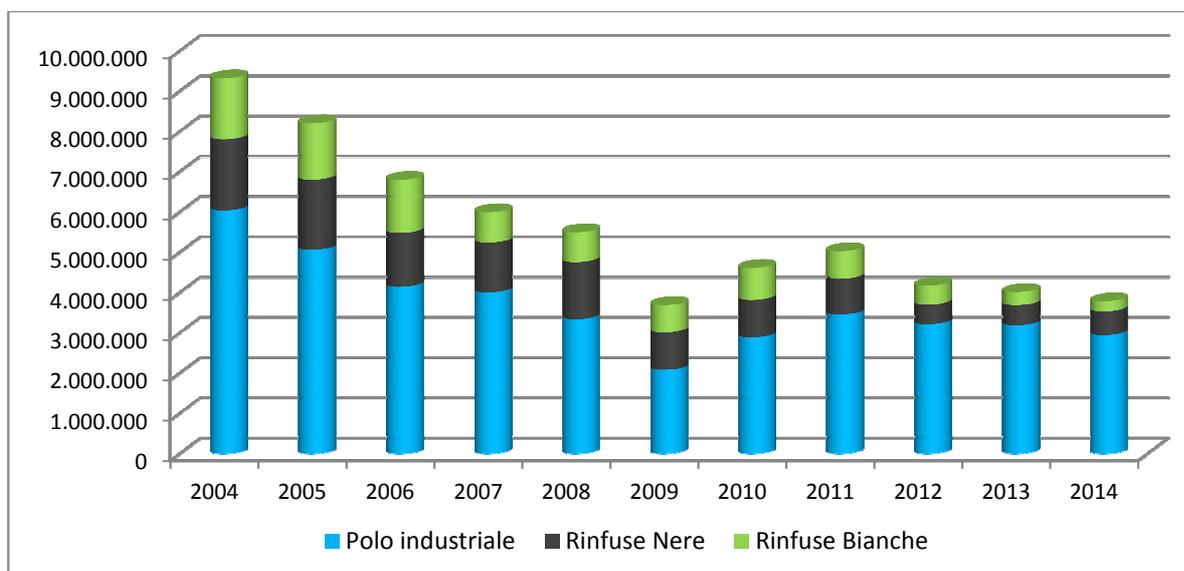
Infine, per quanto riguarda le altre rinfuse solide, si segnala la contrazione del traffico marittimo di bauxite e alluminio a causa delle ridotte importazioni da parte della Cina.

### Porto di Genova

Nell'ambito dei traffici del comparto delle rinfuse solide si distinguono la componente del polo industriale dell'Ilva di Cornigliano dalla componente "commerciale" storicamente collocata nell'ambito di bacino di Sampierdarena.

Come emerge dal grafico sotto riportato, nell'ultimo decennio si è registrato un forte calo della componente industriale, notevolmente ridimensionata nelle attività, anche se il 2014 segna una timida ripresa, che resta comunque ben distante dai valori fatti registrare negli anni pre-crisi.

### **Movimentazione delle rinfuse solide nel porto di Genova (2004-2014)**



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Il calo della componente industriale degli ultimi anni è quasi esclusivamente imputabile alla riconversione dello stabilimento ILVA di Cornigliano da produzione con ciclo a caldo a quella con ciclo a freddo, oltre che ai contestuali effetti della crisi economica e delle recenti vicende che hanno investito il gruppo siderurgico nel suo complesso. In ogni caso questa merceologia ha

raggiunto un livello di traffico tendenzialmente stabile da ormai tre anni anche se, date le situazioni dei siti di Genova e Taranto, le prospettive per il futuro sono alquanto incerte.

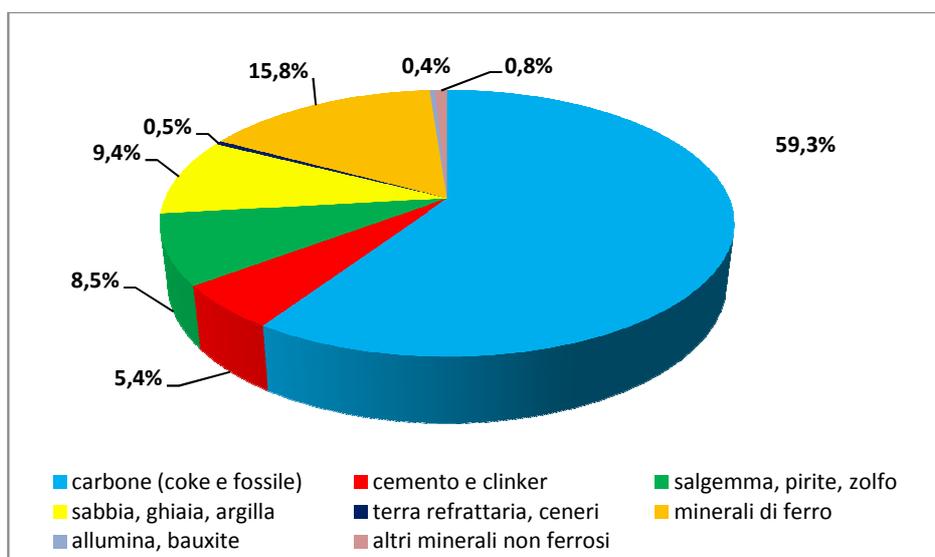
Per ciò che riguarda l'andamento delle rinfuse solide "commerciali", nel corso del 2014 si sono registrati traffici in linea con quelli dell'anno precedente, con un incremento nella movimentazione di carbone e di minerali di ferro e una riduzione generalizzata delle rinfuse bianche (in primo luogo salgemma, pirite, zolfo, cemento e clinker).

La principale merceologia sbarcata nel porto di Genova continua comunque ad essere il carbone, che rappresenta quasi il 60 % dell'intero volume di traffico, che tuttavia, con la progressiva riduzione dell'operatività della centrale ENEL, ha subito un notevole calo negli ultimi anni, seguito a distanza dai minerali di ferro e dalle rinfuse bianche.

Per il 2014 vengono dunque pressoché confermati i volumi di scambi domestici del 2013, che risultano ampiamente preponderanti nei confronti dell'estero. Si deve però registrare un significativo decremento di traffico con le aree europee, Spagna in testa, e un azzeramento di traffico con la Russia; per converso si conferma un rinnovato trend di crescita con gli Stati Uniti e un trend stabile con le aree del Nord Africa, in primo luogo Egitto e Tunisia seguiti dal Marocco; un'ottima performance va infine segnalata con la Cina che diviene, nell'ambito del segmento, il terzo paese partner commerciale dello scalo genovese.

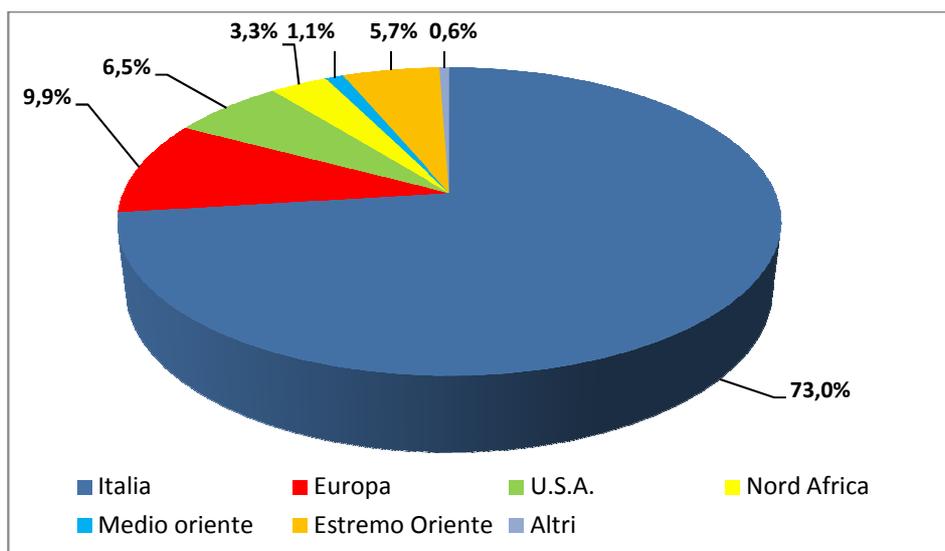
Nonostante le incertezze che caratterizzano il comparto, i primi 8 mesi del 2015 segnalano una lieve crescita rispetto allo stesso periodo del 2014.

### Segmentazione del traffico di rinfuse solide (2014)



Fonte: Autorità Portuale di Genova

### Aree geografiche rinfuse solide movimentazione del porto di Genova (2014)



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Per quanto concerne le previsioni circa l'andamento del comparto, l'operatore di riferimento ha elaborato previsioni di sostanziale tenuta del traffico, tenuto anche conto che la localizzazione della clientela del terminal è di fatto concentrata sul mercato italiano e, di conseguenza, strettamente collegata all'andamento dell'economia nazionale. In tal senso, 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. Il calo di quelle che erano le merceologie di riferimento ha, fra l'altro, indotto l'operatore ad avviare una politica di diversificazione merceologica ed i prime lavorazioni.

Alla luce delle considerazioni precedenti, e in vista della prossima chiusura della centrale ENEL, le previsioni del comparto delle rinfuse solide, secondo i dati forniti dagli operatori, potrebbero confermare gli attuali volumi, attraverso la progressiva sostituzione del combustibile fossile destinato alla centrale, con altro traffico di pari entità di volumi.

### Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse solide 2016-2018 (tons x 1.000)

	2016	2017	2018
Carbone fossile	350	340	400
Petcoke	230	250	250
<b>Rinfuse nere</b>	<b>580</b>	<b>590</b>	<b>650</b>
Sale	170	180	180

Cemento e clinker	70	75	75
Sabbie silicee	110	115	115
Biomasse	160	200	200
Altre	175	180	180
<b>Rinfuse Bianche</b>	<b>685</b>	<b>750</b>	<b>750</b>

Fonte: elaborazioni uffici Autorità Portuale di Genova sulla base dei dati forniti dagli operatori portuali

In termini generali, si osserva come la significativa riduzione dei traffici registrata negli ultimi anni non pare poter essere recuperata in un prossimo futuro in considerazione delle caratteristiche ormai strutturali assunte dal mercato di riferimento (centrali ed industrie di trasformazione). Tale tendenza ha trovato per altro una conferma indiretta nel subentro in parte delle aree storicamente destinate a rinfuse di altre merceologie.

### *2.5 La movimentazione passeggeri*

In base agli ultimi dati registrati su scala mondiale, nel 2014 hanno viaggiato 22,1 milioni di passeggeri a bordo di navi da crociera, e le stime per il 2015 si prevedono al rialzo, ipotizzando una crescita che dovrebbe portare a 23 milioni il complesso dei crocieristi, per un incremento del 4%. Per quanto riguarda le principali mete scelte dai crocieristi, i Caraibi si confermano la destinazione preferita, guadagnando un terzo della quota di mercato.

Il Mediterraneo rappresenta la seconda area favorita dai turisti e le previsioni per il 2015 indicano un aumento dei crocieristi per questa destinazione. In base alle tendenze registrate nel settore, sembra che le prossime consegne di navi da crociera, oltre a focalizzarsi sulle dimensioni sempre maggiori del naviglio, si concentreranno su aspetti quali il design ed il confort. Per quanto riguarda l'area del Mediterraneo, i principali scali sono Spagnoli e Italiani, con Barcellona primo scalo nel Mediterraneo e Civitavecchia secondo.

Con riferimento al mercato italiano, il 2014 non è stato un anno particolarmente positivo per quanto riguarda il traffico crocieristico: vi è stata infatti una riduzione dell'8,2% rispetto al dato del 2013, che ha portato il numero di crocieristi a 10,4 milioni.

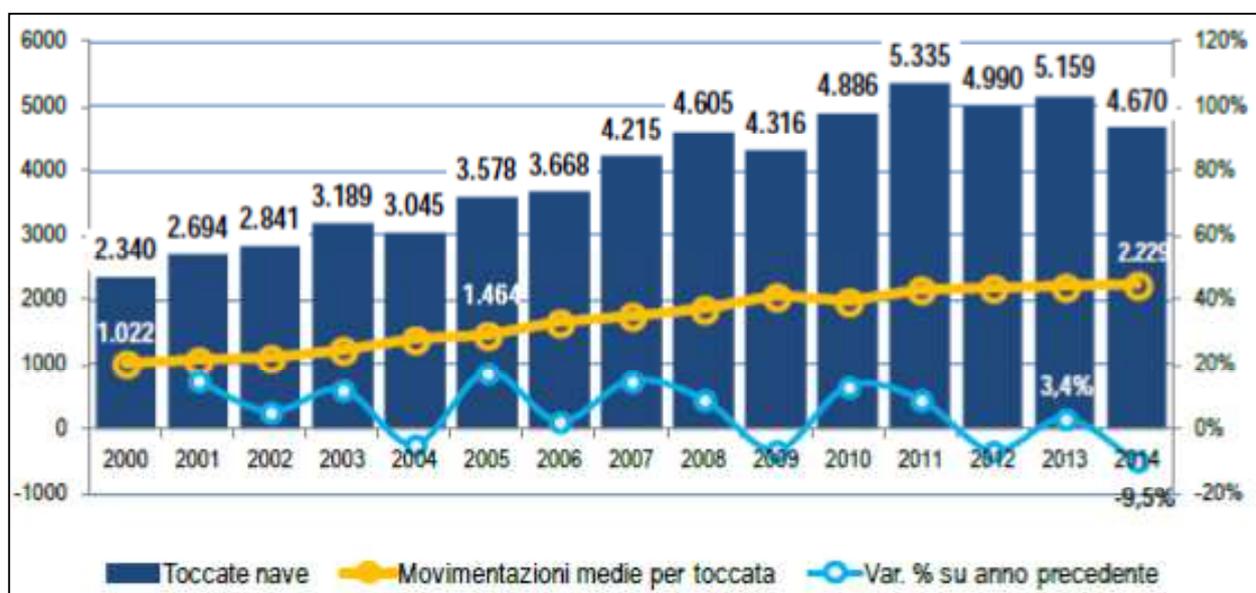
In base agli studi di autorevoli specialisti, la tendenza dovrebbe comunque invertirsi durante il 2015, anno in cui il comparto dovrebbe tornare a crescere arrivando ai 10,9 milioni di crocieristi.

### Passeggeri movimentati e variazioni su anno precedente (2000-2014)



Fonte: Risposte Turismo, 2015 (Nota: valori in milioni. Il porto di Bari non ha comunicato il dato consuntivo 2014 e dunque, in questo come nei successivi grafici e tabelle, è stata inserita la stima comunicata ad Ottobre 2014, già utilizzata in Italian Crusie Watch 2014)

### Andamento complessivo toccate nave, movimentazioni medie per toccata e variazioni sull'anno precedente in Italia ( 2003-2014, valori in milioni)



Fonte: Risposte Turismo, 2015

La contrazione nel 2014 ha riguardato anche il numero di toccate nave, passate dalle 5.159 del 2013, alle 4.670 del 2014 (-9,5%). Per quanto riguarda invece i porti con più alti numeri di passeggeri, i dati confermano Venezia al primo posto tra i porti caratterizzati dal maggior numero di imbarchi e sbarchi, grazie a oltre 1,5 milioni di passeggeri movimentati, seguito da Civitavecchia

e Savona, rispettivamente con circa 730 mila e circa 670 mila, seguite da Genova con circa 570 mila. Per quanto riguarda invece i crocieristi in transito, Civitavecchia mantiene saldamente la leadership della classifica (circa 1,4 milioni), seguita da Napoli (poco più di 1 milione) e Livorno (circa 624 mila), con Genova attestata su circa 250 mila.

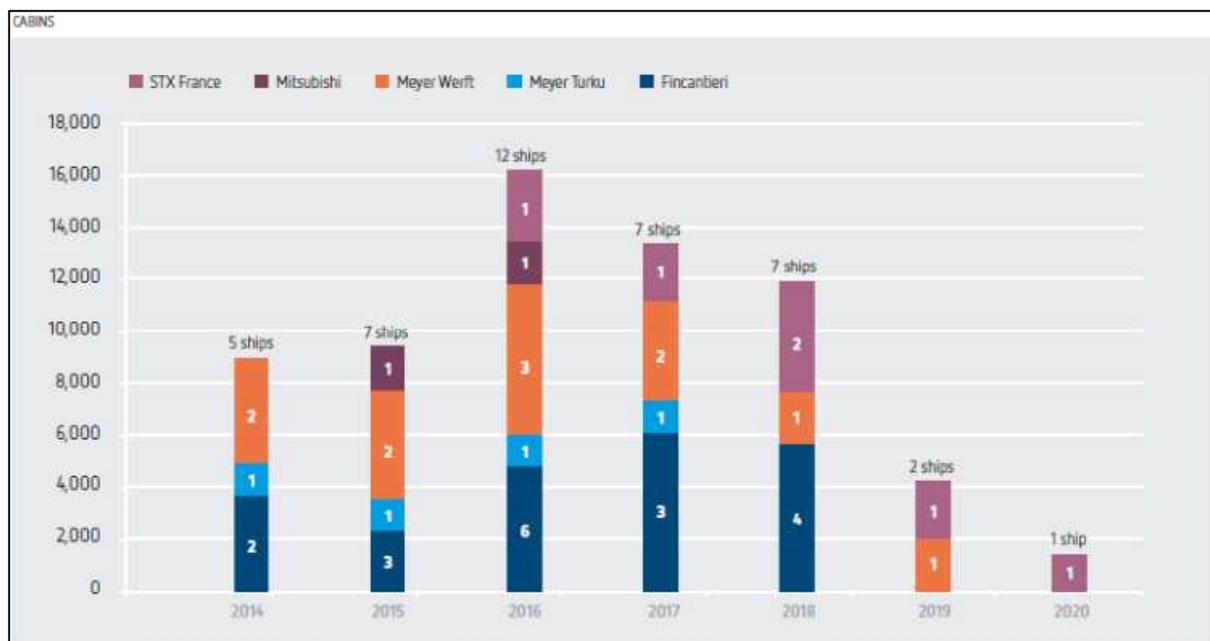
### I porti italiani con più di 20000 passeggeri movimentati (2014)

	Porto	Imbarchi-sbarchi	Transiti	Totale
1	Civitavecchia	731.187	1.410.229	2.141.416
2	Venezia	1.509.097	224.742	1.733.839
3	Napoli	99.423	1.014.339	1.113.762
4	Savona	668.473	350.321	1.018.794
5	Genova	571.463	252.646	824.109
6	Livorno	2.088	624.268	626.356
7	Bari*	n.d.	n.d.	551.600*
8	Palermo	65.935	465.777	531.712
9	La Spezia	40.280	443.284	483.564
10	Messina	19.951	299.799	319.750
11	Salerno	16.310	162.693	179.003
12	Olbia	0	157.760	157.760
13	Trapani	5.913	94.096	100.009
14	Catania	1.460	89.527	90.987
15	Cagliari	133	81.711	81.844
16	Sorrento	137	53.419	53.556
17	Ravenna	3.316	41.321	44.637
18	Trieste	24.389	19.847	44.236
19	Giardini Naxos	0	39.874	39.874
20	Ancona	n.d.	n.d.	36.713
21	Portoferraio	826	26.539	27.365
22	Amalfi	104	25.438	25.542
23	Brindisi	48	25.402	25.450
24	Portofino	0	21.579	21.579

Fonte: Risposte Turismo, 2015 (Nota: valori in milioni. Il porto di Bari non ha comunicato il dato consuntivo 2014 e dunque, in questo come nei successivi grafici e tabelle, è stata inserita la stima comunicata ad Ottobre 2014, già utilizzata in Italian Crusie Watch 2014)

Osservando gli ordinativi delle nuove navi in relazione ai cantieri di costruzione, sulla base dei dati di inizio 2014 riportati da BRS, si osserva che fino al 2020 i cantieri più coinvolti nella costruzione delle nuove navi saranno Fincantieri e Meyer Werft BmbH, entrambi europei. Fincantieri sembra comunque essersi aggiudicata la maggior parte delle commesse mondiali per navi da crociera per i prossimi anni.

## Consegne del 2014 e orderbook per anno di consegna delle navi da crociera per cantiere di costruzione



Fonte: Barry Sogliano Salles, 2015

### Porto di Genova

In relazione ai traffici di passeggeri, nel corso del 2014, si sono verificate due tendenze opposte per crociere e per traghetti: mentre il traffico crocieristico ha subito una contrazione, il traffico passeggeri su traghetti ha manifestato una crescita pari quasi al 3,9%. Se nel 2013 il traffico crocieristico aveva mostrato una forte ripresa, nel 2014 i dati sul numero di passeggeri è tornato a scendere in modo importante, anche a causa della concorrenza derivante dal traffico crocieristico degli altri porti liguri.

La suddivisione tra crocieristi in transito e *home* evidenzia, per il 2014 un aumento dei passeggeri che partono/arrivano dallo scalo ligure rispetto al dato dello scorso anno. Se infatti nel 2013 la quota dei crocieristi in transito era aumentata, quest'anno tornano a salire i crocieristi che scelgono Genova come porto di partenza per la propria crociera.

Nel 2014 la quota dei crocieristi in transito è stata pari al 31% del totale, mentre il restante 69% si riferisce ai crocieristi *home*.

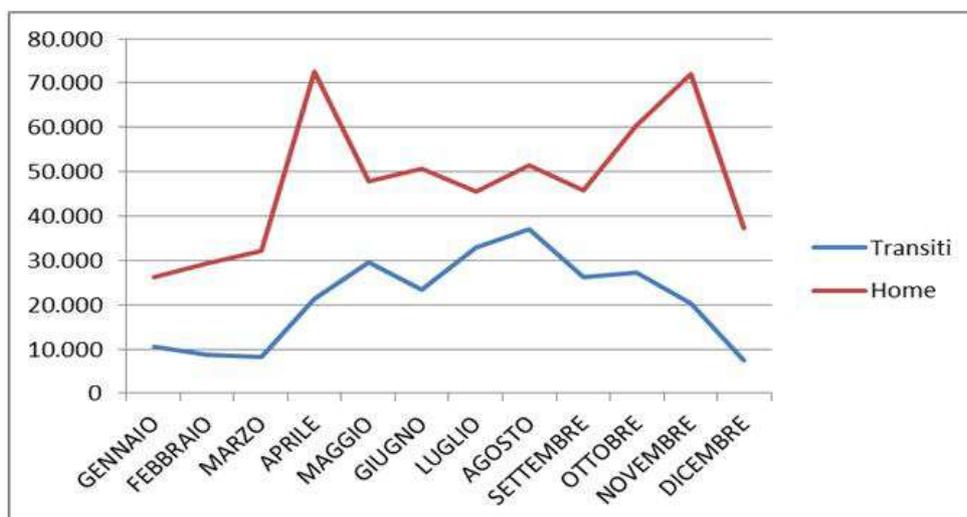
La stagionalità del traffico crocieristico è una caratteristica che contraddistingue questo comparto turistico e nel porto di Genova la ciclicità del traffico rimane pressoché invariata di anno in anno, evidenziando una generale distribuzione dei traffici da marzo a novembre, con particolari incrementi in maggio, agosto ed ottobre/novembre.

### Traffico crocieristico nel porto di Genova andamento (2007-2014, X1000)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Pax crociere</b>	520,2	547,9	671,5	860,3	798,5	797,2	1050	824,1
<b>Var. %</b>	9,90%	5,30%	22,60%	28,10%	-7,18%	-0,16%	31,71%	-21,51%

Fonte: Autorità Portuale di Genova

### Traffico crocieristico nel porto di Genova - composizione e stagionalità (2014)



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Durante i primi 8 mesi del 2015 si registra una movimentazione di crocieristi pressoché invariata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

### Traffico passeggeri da funzione traghetto – andamento (2007-2014, X1000)

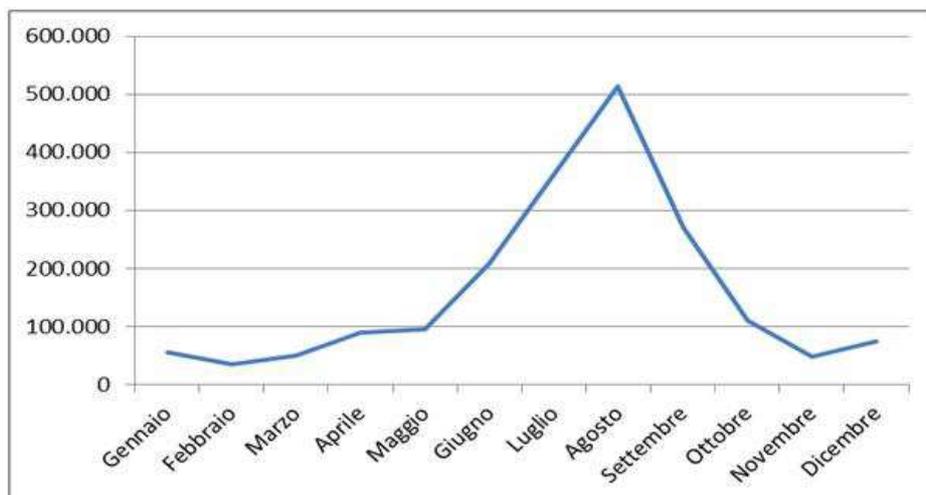
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Pax traghetti</b>	2.703	2.715	2.815	2.722	2.315	1.975	1.849	1.920
<b>Var. %</b>	2,50%	0,40%	3,70%	-2,80%	-14,95%	-14,69%	-6,38%	3,84%

Fonte: Autorità portuale di Genova, 2015

Il traffico di traghetti, come già evidenziato, mostra una crescita dei volumi avvenuta per la prima volta dal 2009. Il numero di passeggeri su traghetti è arrivato a poco più di 1.920 mila persone, in controtendenza con l'andamento dell'ultimo quinquennio. 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, soprattutto nei mesi di agosto.

### Traffico passeggeri da funzione traghetto –stagionalità nel 2014



Fonte: Autorità portuale di Genova

Le previsioni di sviluppo presentate dall'operatore del porto di Genova evidenziano per il prossimo esercizio un significativo aumento dei traffici, con una ulteriore crescita nel biennio successivo. L'incremento previsto per i traghetti è principalmente trainato dai passeggeri sulle rotte extra-schengen. I primi mesi 8 mesi del 2015 hanno registrato un incremento del segmento passeggeri traghetto pari a quasi il 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; tale andamento, come quello segnalato per i crocieristi, risulta sostanzialmente in linea con le previsioni degli operatori.

### Previsioni di sviluppo dei passeggeri 2016-2018

	2016	2017	2018
Home port	726.000	740.000	750.000
Transiti	364.000	380.000	385.000
<b>Totale crocieristi</b>	<b>1.090.000</b>	<b>1.120.000</b>	<b>1.135.000</b>
<b>Passeggeri traghetti</b>	<b>2.070.000</b>	<b>2.110.000</b>	<b>2.155.000</b>

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

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

#### *3.1 Il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica*

Prima di illustrare i programmi che l'Autorità Portuale si prefigge di attuare anche in relazione al quadro macroeconomico innanzi tratteggiato, occorre introdurre un riferimento ad un nuovo documento di supporto alle politiche del governo quale è il "Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica".

Come è noto il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), da adottarsi con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Il Piano è stato redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n.° 133 convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 novembre 2014, n.° 164, Sblocca Italia.

Con il nuovo Piano Strategico il governo nazionale ha inteso analizzare lo stato della portualità italiana con i suoi punti di forza e di debolezza, per tracciare una serie di interventi volti a migliorare l'efficienza del sistema logistico, inteso come uno dei fattori su cui puntare per sostenere la ripresa economica del Paese.

Quali valutazioni emergono da tale documento nazionale rispetto agli indirizzi assunti dal porto di Genova e quali prospettive attendono lo scalo?

Innanzitutto si può constatare come la lettura degli scenari dell'economia marittima e delle principali caratteristiche della portualità coincida, al di là del maggiore o minore peso attribuito ad alcuni fattori, con le analisi svolte dall'Autorità Portuale di Genova e compendiate nella proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale.

È sufficiente richiamare concetti quali il gigantismo navale, la concentrazione della domanda in capo ai *big players*, la semplificazione procedurale, l'innovazione tecnologica, la sostenibilità ambientale, per percepire la sintonia fra i documenti nella lettura del mercato e delle esigenze che da essa derivano.

Gli stessi obiettivi ed azioni illustrati nel Piano della Logistica e sintetizzati nel successivo prospetto ricalcano gli schemi approvati da questo Comitato.

## Obiettivi Strategie e Azioni del Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica

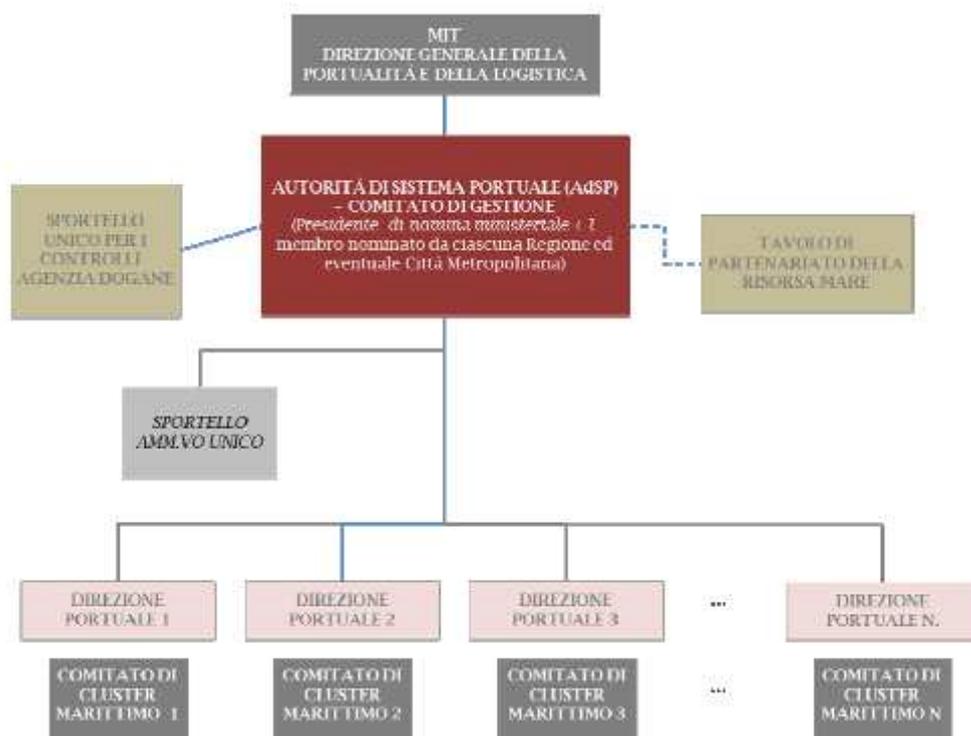
PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA		
<p><b>UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Il sistema portuale e logistico:</li> <li>✓ Per la ripresa economica del Paese</li> <li>✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea</li> <li>✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno</li> <li>✓ Per la promozione della sostenibilità</li> </ul>	<p><b>Obiettivo 1</b> Semplificazione e snellimento</p>	<p><b>Azione 1</b> Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale</p>
	<p><b>Obiettivo 2</b> Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p>	<p><b>Azione 2</b> Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori</p>
	<p><b>Obiettivo 3</b> Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri</p>	<p><b>Azione 3</b> Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p>
	<p><b>Obiettivo 4</b> Integrazione del Sistema Logistico</p>	<p><b>Azione 4</b> Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche</p>
	<p><b>Obiettivo 5</b> Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p>	<p><b>Azione 5</b> Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
	<p><b>Obiettivo 6</b> Innovazione</p>	<p><b>Azione 6</b> Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana</p>
	<p><b>Obiettivo 7</b> Sostenibilità</p>	<p><b>Azione 7</b> Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti</p>
	<p><b>Obiettivo 8</b> Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p>	<p><b>Azione 8</b> Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali</p>
	<p><b>Obiettivo 9</b> Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale</p>	<p><b>Azione 9</b> Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare</p>
	<p><b>Obiettivo 10</b> Attualizzazione della governance del Sistema Mare</p>	<p><b>Azione 10</b> Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana</p>

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2015 (pagg. 10 e 172)

Sotto il profilo dell'individuazione delle criticità attuali e degli obiettivi da perseguire, anche sulla base delle prossime tendenze del mercato, non si intravedono quindi contraddizioni rispetto ai programmi adottati nel porto di Genova.

Viceversa occorrerà prestare attenzione ai proposti modelli di governance ed ai connessi principi di coordinamento nazionale e programmazione delle risorse.

### Organigramma del modello delle Autorità di Sistema Portuale



Fonte: PSNPL, pag. 200

Il Piano evidenzia come uno dei principali elementi critici del sistema sia costituito dalla sua frammentazione, ben rappresentata dall'eccessivo numero di autorità portuali, che non ha consentito l'adozione di strategie atte a mettere in campo infrastrutture, servizi e politiche commerciali rispondenti alle esigenze di interazione dei diversi segmenti della logistica e di massa critica richieste del mercato.

Una conseguenza non trascurabile di detta frammentazione viene individuata nella dispersione delle risorse o comunque in una scarsa efficacia nella loro programmazione ed utilizzo.

Le soluzioni proposte passano principalmente attraverso l'istituzione delle Autorità di Sistema ed il coordinamento delle politiche e degli investimenti a livello nazionale.

Con lo strumento delle Autorità di Sistema si intende razionalizzare l'uso del territorio e delle infrastrutture creando delle aggregazioni tali da poter offrire, sotto un unico amministratore, dimensioni e qualità di servizi, estesi alla catena logistica extraportuale, tali da poter competere su un mercato continentale, caratterizzato dalla presenza di concorrenti con grandi "basi" portuali integrate in sistemi logistici diffusi nel territorio anche attraverso il crescente ruolo delle tecnologie.

Senza entrare nel merito del numero o delle modalità di accorpamento delle attuali realtà portuali, la necessità di una loro razionalizzazione e di una concentrazione delle risorse presso pochi poli strategici è da tempo evidente e fin troppo rinviata nella sua attuazione.

Semmai, nello schema di governance proposto si può ravvisare ancora una certa timidezza nell'indicare le priorità infrastrutturali e territoriali su cui investire per competere nel mercato internazionale e, per contro, quasi a compensazione, un forte accentramento decisionale presso la Direzione Generale del Ministero.

Quest'ultimo aspetto riguarda, fra gli altri, la definizione della politica nazionale attraverso lo studio del mercato e delle sue tendenze, l'approvazione dei Piani Regolatori delle Autorità di Sistema, l'approvazione degli investimenti infrastrutturali che comportino investimenti statali e comunitari, la promozione ed il marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano, l'istituzione di un forum del partenariato logistico e portuale quale momento di analisi e confronto con gli stakeholder.

Un'impostazione, a prima vista, difficilmente compatibile con quella maggiore autonomia reclamata da porti e territori sia per corrispondere alle esigenze di equilibri interni alle comunità locali, sia per trattenere quote di gettiti tributari proporzionali ai redditi generati e coerenti con programmi di sviluppo infrastrutturali rispettosi dei contesti urbani.

Il tema è aperto ed al momento non risulta sufficientemente definito per trarre considerazioni conclusive e tuttavia ripropone fin d'ora il tema del riconoscimento del sistema logistico-portuale incentrato su Genova quale sistema prioritario per sostenere l'import-export delle imprese italiane sui mercati internazionali e per estendere il raggio dei servizi resi alle aree del centro Europa.

È solo attraverso questo passaggio di riconoscimento ed il sostegno di precise scelte strategiche e progettuali che la nuova governance potrà produrre effetti positivi, evitando il rischio, già verificatosi in passato, di creare a livello centrale un sistema "neutrale" di approvazione di progetti ed assegnazione di risorse, quasi a rappresentare una stanza di compensazione di istanze locali per quanto espresse dalle nuove Autorità di Sistema.

### *3.2 La programmazione delle opere portuali*

Come chiarito in sede di premessa a questo Piano Operativo, la programmazione delle opere si limita in questa circostanza alle previsioni per l'anno 2016 e ciò in relazione alla fase di transizione e di mutamento dei vertici che attendono l'Ente nel breve periodo.

Le opere previste tengono conto, in primo luogo, di progetti già approvati da questo Comitato Portuale nella precedente riprogrammazione, ma i cui procedimenti di affidamento dei lavori potranno concludersi nel corso del prossimo esercizio, rendendo necessario l'aggiornamento di seguito proposto.

In tale contesto rientrano opere di particolare rilievo come:

- La piattaforma ecologica di Calata Olii Minerali che, come noto, costituisce un intervento strettamente connesso alla costruzione del nuovo Terminal Contenitori di Calata Bettolo i cui lavori sono in avanzato stato di realizzazione;
- Le opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi;
- La fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra nel porto di Prà Voltri.

L'opera rappresenta un importante intervento di "ambientalizzazione" al servizio di un'area interessata da un crescente traffico navale con potenziale impatto in termini di emissione di rumore sulle aree urbane. L'intervento costituisce inoltre una prima concreta risposta all'esigenza, già emersa in sede di procedura di VAS per il nuovo Piano Regolatore, di programmare investimenti che promuovano la tutela dell'ambiente a fronte di previsti sviluppi commerciali.

- La realizzazione di opere a verde presso il canale di calma di Prà che fa parte, come la precedente, dell'insieme di interventi di "ambientalizzazione" ed è volta sia a ridurre gli impatti in termini di inquinamento acustico, sia a migliorare le visuali pubbliche sul terminal portuale;
- La formazione di una nuova calata ad uso industriale a Sestri Ponente.

L'opera scaturisce dall'Accordo di Programma stipulato a livello nazionale tra i Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Istituzioni locali, Fincantieri S.p.A. e Porto Petroli S.p.A..

L'iter progettuale dell'opera è stato particolarmente complesso, tenuto anche conto della intervenuta necessità di garantire un'adeguata riconfigurazione alla foce del Rio Molinassi interferita dalla nuova opera a mare destinata allo sviluppo cantieristico.

A seguito del completamento del progetto è stata quindi avviata presso il Ministero dell'Ambiente la procedura di verifica di assoggettabilità ambientale ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006 i cui esiti favorevoli (nel senso dell'esclusione di procedura di VIA) sono stati recentemente comunicati (al momento per le vie brevi) dallo stesso Ministero.

Una volta formalizzato detto "svincolo" ambientale occorrerà ancora acquisire il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per avviare quindi le procedure di affidamento dei lavori la cui realizzazione consentirà di dotare il porto industriale di Sestri di una più ampia area di lavorazione, eliminando le gravi inefficienze oggi sopportate dal cantiere a causa della presenza della linea ferroviaria Ge – Ventimiglia all'interno del sito produttivo.

Occorre ancora ricordare che l'esecuzione dell'opera, anche attraverso il progettato riempimento a mare, permetterà il conferimento di parte dei materiali di scavo del Terzo Valico ferroviario, contribuendo in tal modo alla realizzazione di detta infrastruttura.

Accanto all'aggiornamento di precedenti delibere, la programmazione 2016 comprende altresì nuove opere e progettazioni definite sulla base delle esigenze del porto e delle effettive disponibilità finanziarie.

L'opera di maggiore importanza è rappresentata dalla realizzazione della nuova Torre Piloti.

Si tratta evidentemente di un intervento di grande rilevanza funzionale e simbolica.

Il progetto, la cui donazione da parte dell'Architetto Renzo Piano e delle Società collegate è stata esaminata ed approvata dal Comitato Portuale del 29 luglio scorso, risponde in primo luogo all'esigenza di dotare il porto di una sede avente caratteristiche di eccellenza operativa al fine di garantire sempre più alti standard di sicurezza alla navigazione ed alle manovre all'interno del porto: un'esigenza tanto più rilevante in un periodo contrassegnato dalla presenza sempre più frequente di navi di grandi dimensioni sia per il trasporto merci, sia in ambito passeggeri.

Il Nuovo Piano Regolatore del Porto evidenzia nel dettaglio come il fenomeno del "gigantismo navale" rappresenti, già oggi ed a maggior ragione nel prossimo futuro, un fattore determinante per lo sviluppo che il porto deve saper affrontare e la nuova Torre costituisce, in tal senso, una prima concreta risposta operativa attuabile in tempi ragionevolmente brevi a fronte di quelli che si possono prevedere per le soluzioni infrastrutturali indicate nel piano regolatore.

La funzionalità della struttura è assicurata dal connubio costituito dalla riconosciuta eccellenza professionale dei progettisti e dalla loro propedeutica, approfondita verifica dei profili operativi con l'Autorità Marittima ed il Corpo dei Piloti.

Il progetto è organizzato in due corpi di fabbrica: il primo, che ospita le cabine dei piloti, gli spazi uffici, le aree comuni, i parcheggi ed i depositi; il secondo che comprende invece la torre e la cabina di controllo.

La cabina di controllo è stata posizionata alla quota di 59,85 metri al fine di avere la migliore visibilità possibile sulle aree di manovra sia del canale lungo le banchine di Sampierdarena che del porto antico, questo anche in previsione della realizzazione della nuova diga foranea.

Alla sommità sopra la cabina di controllo, realizzata con vetri elettrocromici per evitare l'abbagliamento dovuto al riverbero del mare, verrà montata una copertura quadrata di 30 metri di lato, sulla cui superficie saranno posizionati circa 600 mq. di celle fotovoltaiche la cui produzione elettrica potrà coprire circa il 35% del fabbisogno energetico totale.

Oltre ai pannelli troveranno collocazione in sommità sia le antenne VHF di servizio all'attività portuale che un'antenna centrale in fibra di carbonio di 30 metri di altezza.

Il costo dell'opera è stimato in 14,5 milioni la cui copertura finanziaria è assicurata, nell'ambito del bilancio dell'Ente, anche dal gettito generato dalla sovrattassa sulle merci sbarcate ed imbarcate.

A questo proposito si ricorda come l'istituzione della sovrattassa, prevista dall'art. 5 della legge 84/94 per far fronte alla realizzazione di opere non finanziate dallo Stato, sia stata originariamente accompagnata dall'indicazione di una serie di interventi risultanti di interesse comune per il porto, a cui destinare gli introiti della sovrattassa stessa.

Per memoria si ricorda che le destinazioni previste riguardano interventi quali i dragaggi, il consolidamento di dighe e banchine, il completamento della rete fognaria, la realizzazione di viabilità di uso comune.

Con la presente programmazione delle opere del 2016 si propone, chiedendone quindi l'approvazione al Comitato Portuale, di inserire fra le opere finanziabili con la sovrattassa anche la realizzazione della nuova Torre Piloti.

Quanto sopra, anche in considerazione del fatto che la nuova Torre diverrà la sede di servizi di interesse generale atti a garantire nel porto la sicurezza della navigazione e degli approdi, soddisfacendo con ciò un primario interesse dell'intera comunità.

Un altro intervento previsto per il 2016 riguarda la realizzazione di nuove passerelle di imbarco passeggeri/crocieristi presso Ponte Doria. L'intervento si rende necessario per adeguare l'infrastruttura esistente alle caratteristiche delle nuove navi da crociera, settore interessato, al pari del comparto commerciale, dall'introduzione di navi di sempre maggiori dimensioni ed innovate anche nelle caratteristiche dello scafo.

Infine, seppure non formalmente inserita nel piano delle opere, ma pur sempre finanziata con le risorse del 2016 (euro 2.000.000), si deve evidenziare la prevista assegnazione di un incarico di progettazione per l'apertura della diga di Sampierdarena sul fronte occidentale (imboccatura Polcevera). Si tratta di un primo importante stralcio progettuale rispetto al rifacimento dell'intera infrastruttura in coerenza con le fasi e le priorità indicate nel documento del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Il progetto, che avrà fra i principali riferimenti le analisi prodotte da Enav circa le distanze e le altezze da mantenere rispetto all'aeroporto al fine di garantire contemporaneamente la sicurezza aerea e quella delle manovre navali, corrisponde alla prioritaria esigenza, condivisa tra Autorità marittima, Piloti e Rimorchiatori, di creare un nuovo accesso al porto che possa svincolare gli utenti di Sampierdarena dall'attuale imboccatura di levante, fatto tanto più rilevante in vista dell'entrata in funzione del nuovo terminal di Calata Bettolo.

#### **PROGRAMMA OPERE 2016**

<b>Oggetto</b>	<b>Costo</b>
Nuovo impianto rinfuse liquide Calata Olii Minerali	6.000.000
Piattaforma ecologica Calata Olii Minerali	11.000.000
Manutenzione straordinaria Opere Marittime Fase 2 – Manutenzione muri di sponda, infrastrutture di banchina e dighe del porto di Genova	620.000
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi – cinturazione nord	7.000.000
Passerelle Stazioni Marittime – Ponte Doria	2.200.000
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra porto di Voltri	12.000.000
Realizzazione opere a verde presso il canale di calma di Prà	1.500.000
Progetto di adeguamento tecnico funzionale delle unità di intervento u.i.1 ed u.i.2. Formazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale	80.000.000
Spogliatoio manovre Voltri	600.000
Nuova Torre Piloti	16.000.000

## **PROGRAMMA MANUTENZIONI 2016**

<b>Oggetto</b>	<b>Costo</b>
Manutenzione opere marittime	1.300.000
Manutenzione impianti	1.500.000
Manutenzione strade e fabbricati	2.000.000
Manutenzione all'armamento ferroviario	1.000.000

A completamento di quanto sopra descritto, si deve ancora evidenziare come altri interventi in avanzato stato di progettazione potranno integrare nei prossimi mesi la programmazione ora elaborata.

Detta integrazione potrà essere possibile a seguito del reperimento di nuove risorse finanziarie, alcune generate dalla stessa Autorità Portuale, altre derivanti da attribuzioni di fondi nazionali.

A quest'ultimo proposito si pensi allo sblocco dei fondi riconducibili all'Accordo di Programma di Cornigliano ed alle risorse di cui alle leggi n.ri 9 e 164 del 2014 rispetto alle quali Autorità Portuale ha avanzato specifiche richieste.

Gli interventi su cui far convergere le nuove risorse potranno riguardare tanto il settore commerciale, quanto il comparto passeggeri ed il distretto industriale.

A titolo esemplificativo vale la pena ricordare, fra gli interventi che potranno integrare l'attuale programmazione:

- dragaggi del bacino di Sampierdarena – intervento rivolto all'approfondimento dei fondali di tutto il bacino di Sampierdarena in linea con le prospettate esigenze di accoglimento di navi di crescente capacità;
- viabilità fra le testate Ronco e Canepa – intervento volto a consentire un più efficiente utilizzo delle aree operative attraverso una sistemazione temporanea della viabilità in attesa della definizione e del completamento delle opere di ampliamento e riqualificazione;
- riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie – si tratta degli interventi il cui finanziamento è stato già richiesto a livello centrale per la riqualificazione del collegamento fra porto e parco del Campasso e per quella relativa allo scalo "Fuori Muro" con completamento della dorsale ferroviaria di Sampierdarena;

- banchinamento di Calata Zingari – intervento di ripristino definitivo di Calata Zingari con la realizzazione di un nuovo banchinamento in luogo delle attuali opere di messa in sicurezza a seguito di pregresso cedimento;
- realizzazione di un nuovo scalo di alaggio presso la fascia di rispetto di Prà, finalizzato al trasferimento delle società di pesca professionale oggi collocati nelle aree di Muledo Sestri;
- ricollocazione dei circoli nautico-sportivi in coerenza con il disegno del “Blue Print” – trasferimento dei circoli sportivi oggi collocati presso lo specchio acqueo “Duca degli Abruzzi” nella nuova darsena fiera ed aree limitrofe sia al fine di riconsegnare a funzioni industriali gli spazi retrostanti i bacini di riparazione, sia al fine di rendere più coerente con il territorio circostante e più sicuro lo svolgimento di attività nautico-sportive.

Una notazione a parte riguarda la prosecuzione ed il completamento dei lavori di Calata Bettolo.

In questi mesi sono infatti proseguiti sia i lavori infrastrutturali, il cui stato di avanzamento supera in oggi il 93% del totale delle opere previste, sia l’attività di approfondimento e redazione dell’accordo sostitutivo da stipularsi con il Consorzio Bettolo per regolare il rapporto concessorio.

In tale contesto, fermo restando che la proposta di accordo sarà sottoposta all’approvazione del Comitato, è fin d’ora prevista la revisione della progettazione inerente l’accessibilità terrestre del terminal, sia stradale sia ferroviaria.

Tale rivisitazione si rende necessaria in considerazione degli orientamenti assunti dal concessionario in ordine al layout operativo del terminal in funzione del suo previsto elevato grado di automazione. Si tratta di un orientamento certamente condivisibile che, una volta attuato, innalzerà ulteriormente i livelli di efficienza dei servizi portuali e che deve trovare adeguata rispondenza nei sistemi terrestri di inoltro e ricezione delle merci.

La realizzazione di dette opere di connessione, che dovrà altresì integrarsi con la progettazione in corso del nuovo nodo portuale di San Benigno e con quella relativa alle connessioni ferroviarie con il parco del Campasso, andrà ad integrare, una volta approvata, la programmazione dell’Ente.

Occorre infine ricordare che parallelamente al programma pubblico, il quadro degli interventi di ammodernamento e attrezzaggio del porto si arricchirà degli investimenti privati previsti nei piani di impresa presentati a supporto delle richieste di proroga delle concessioni, così come di quegli investimenti già avviati, ad esempio in termini di acquisizione di nuove gru per la movimentazione di navi fino a 19.000 TEU.

## La riprogrammazione per l'anno in corso

In connessione alla programmazione per il 2016 occorre procedere anche alla riprogrammazione per l'anno in corso e tal fine, nella successiva tabella viene illustrato l'elenco di interventi consolidatisi nel corso dell'anno.

Rispetto a quanto programmato per l'esercizio 2015 in sede di approvazione del POT 2015-2018 è stato posticipato al 2016 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 2016.

### **Riprogrammazione delle opere per l'anno 2015**

<b>Interventi</b>	<b>2015</b>
Adeguamento calibro carreggiata nord a futuro uso urbano viadotto Cesare Imperiale	150.000,00
Progetto di demolizione struttura in muratura paramento interno diga	100.000,00
Ponte dei Mille - riprofilatura/rimodulazione prolungamento terrazza d'imbarco originaria lato ponente	300.000,00
Nuovo raccordo ferroviario su Ponte Eritrea	300.000,00
Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazioni tecniche trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio	1.277.038,57
Ripristino banchina e scassa di Ponte Assereto Nord	661.846,00
<b>Programma Manutenzioni</b>	
Lavori di manutenzioni e di pronto intervento agli impianti elettrici e telefonici del Porto di Genova	612.757,95
Manutenzione e pronto intervento della segnaletica stradale delle aree comuni del Porto di Genova	496.780,41
Dragaggio foce torrente Chiaravagna	534.702,00

Manutenzione straordinaria Opere Marittime Fase 1 - Interventi di assestamento/adeguamento in aree portuali e manutenzione delle boe luminose, mede e basamenti dei fanali del Porto di Genova	680.000,00
Pontile Colombo - ripristino serraglia della scassa di levante- Somma Urgenza - integrazione	15.910,50
Lavori di manutenzione stradale, pronto intervento e controllo del territorio nelle aree di competenza di Autorità Portuale	1.926.778,87
<b>TOTALE</b>	<b>7.055.814,30</b>

### *3.3 Il nuovo Piano Regolatore Portuale*

I lavori relativi al nuovo Piano Regolatore Portuale saranno improntati nel 2016 all'effettuazione degli approfondimenti tecnici, ambientali ed economici richiesti a seguito della presentazione degli schemi di Piano e di rapporto ambientale avvenuta nella seduta del Comitato Portuale del marzo 2015.

In tale occasione:

- sono stati richiamati tutti i passaggi del percorso di redazione del nuovo PRP a partire dalle prime ipotesi di sviluppo sino all'individuazione di due schemi di piano alternativi, da valutare in sede di Valutazione Ambientale Strategica;
- sono state sintetizzate le osservazioni effettuate da diversi soggetti interessati in merito alle prime ipotesi di sviluppo, osservazioni che sono state considerate quale importante elemento di approfondimento per i successivi passaggi procedurali;
- sono stati descritti gli esiti degli studi sviluppati, in particolare quello relativo alle interferenze tra le attività portuali e quelle aeroportuali e gli approfondimenti sui prodotti speciali (LNG e chimici), nonché la proposta del Blue Print; è stato altresì descritto il recepimento di tali approfondimenti nell'elaborazione degli schemi di PRP;
- sono stati presentati: gli obiettivi e le strategie di piano, gli elementi fondamentali del cosiddetto piano immateriale e del piano fisico, i due Schemi Alternativi di Piano Regolatore Portuale (sotto il profilo delle scelte infrastrutturali e funzionali) ed il Rapporto Preliminare Ambientale.

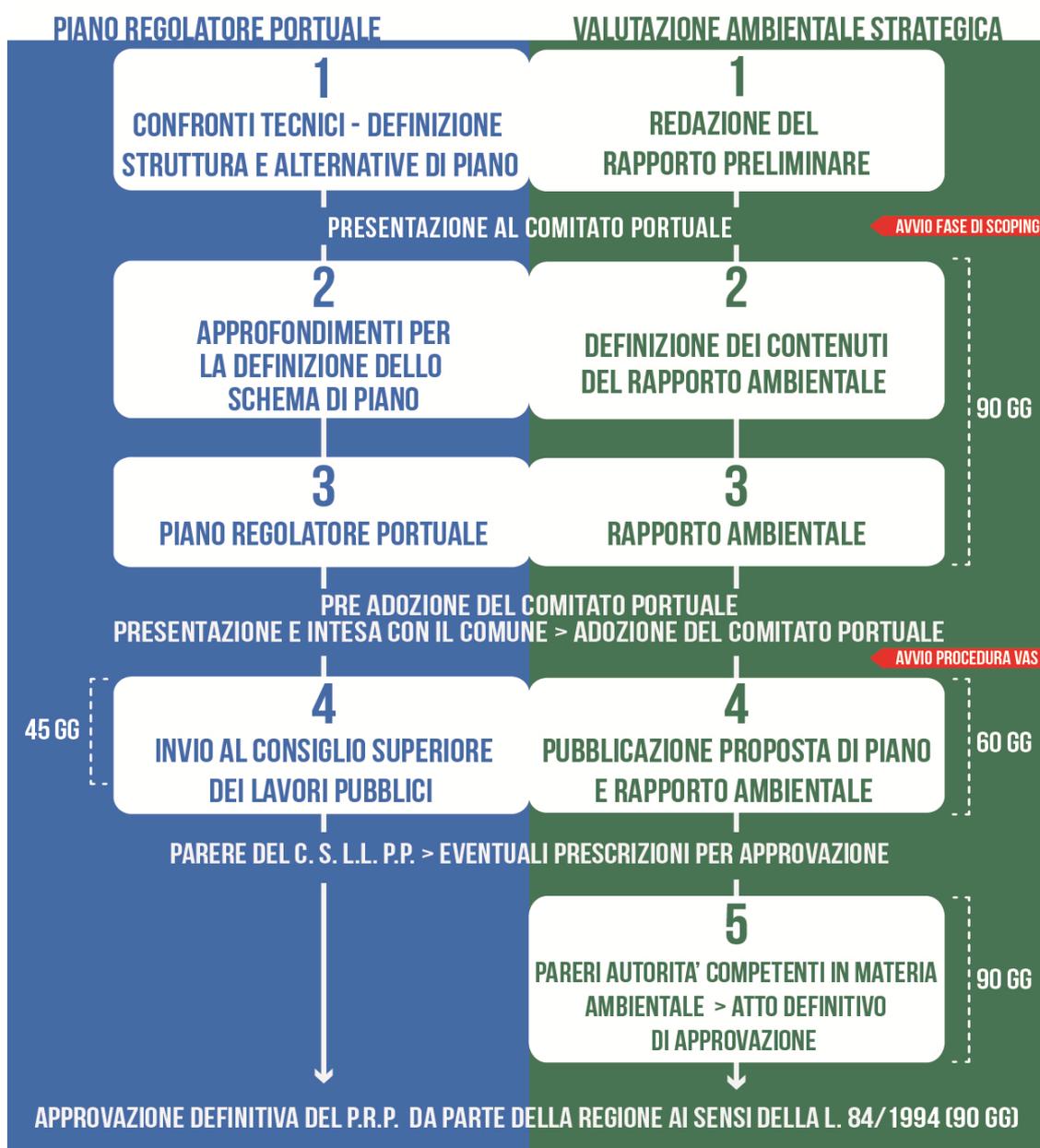
A valle della condivisione espressa dal Comitato Portuale è stato quindi richiesto a Regione Liguria l'avvio della procedura di VAS. La Conferenza istruttoria si è tenuta, su convocazione dei competenti uffici della Regione Liguria, in data 26 giugno 2015 alla presenza di Regione Liguria (Settori Valutazione di Impatto Ambientale, Pianificazione e Aria), Comune di Genova (Direzione SUE e Grandi Progetti – Pianificazione infrastrutturale e portuale, Settore Ambiente e Igiene e Settore Progetti Speciali), Città Metropolitana, Ministero dei Beni Culturali e Autorità Portuale di Genova.

A conclusione di tale fase istruttoria sono pervenute, nei mesi successivi, le osservazioni presentate dai diversi soggetti coinvolti sotto i profili strettamente ambientali, osservazioni che riguardano sostanzialmente gli approfondimenti da sviluppare e includere nel Rapporto Ambientale da redigere ai sensi della Legge Regionale n° 32 del 2012. In particolare le principali richieste, da

recepire nel Rapporto Ambientale, riguardano prioritariamente alcuni approfondimenti sulla qualità dell'aria, rilievi e simulazioni in merito all'impatto acustico delle attività portuali e l'indicazione di sistemi di monitoraggio e mitigazione da prevedersi a cura di Autorità Portuale.

In questo momento ci si trova quindi nella fase di redazione definitiva del Rapporto Ambientale e dello Schema di Piano Regolatore Portuale che dovranno, una volta conclusi, essere adottati nuovamente dal Comitato Portuale, anche ai fini del raggiungimento della prevista intesa con il Comune di Genova.

### Schema di approvazione del Piano Regolatore Portuale L.84/94 e L.R. 32/2012



Il lavoro che si profila per gli uffici nel 2016 sarà in primo luogo incentrato sulla puntuale analisi dei profili richiamati in sede di procedura di VAS.

A questo proposito sarà necessario definire, con i diversi interlocutori che hanno valutato il rapporto preliminare ambientale e ne hanno richiesto specifici approfondimenti, le modalità e gli strumenti con cui soddisfare quanto richiesto.

Tale previa intesa tecnica risulta di fondamentale importanza per orientare in maniera corretta ed efficace il successivo lavoro che, proprio in base ai chiarimenti che potranno emergere dal confronto, potrà essere valutato nella reale portata delle sue specifiche componenti. Questo aspetto assume notevole importanza in quanto occorrerà considerare in primo luogo la possibilità di instaurare specifiche collaborazioni con gli stessi enti che istituzionalmente svolgono rilievi ed analisi e come tali possono coadiuvare Autorità Portuale sull'effettuazione di campagne di rilevazione mirate.

Occorrerà inoltre valutare se le risorse interne all'ente e le intese perfezionabili con le istituzioni locali saranno sufficienti a completare la redazione del rapporto ambientale o se, viceversa, risulterà necessario ricorrere a collaborazioni esterne.

Rispetto a quest'ultima ipotesi, il bilancio di previsione 2016 contiene adeguate previsioni di copertura finanziaria, fermo restando che un eventuale incarico esterno sconterebbe i necessari tempi di assegnazione secondo le procedure di legge.

La valutazione ambientale strategica conterrà, oltre ai profili di cui si è detto sopra, un importante capitolo dedicato all'impatto economico sociale del porto. Si tratta di un'impostazione sostenuta da questa amministrazione, e condivisa dagli altri soggetti istituzionali, che mira a fornire un quadro completo delle conseguenze derivanti dalla presenza delle attività portuali e dai loro scenari di sviluppo.

L'analisi in questione è stata affidata al gruppo Nomisma–Prometeia-Tema ed è al momento in corso di esecuzione anche attraverso il coinvolgimento delle diverse realtà produttive del porto, oggetto sia di un'indagine sullo stato attuale dell'attività e dell'occupazione, sia di una valutazione circa le prospettive del settore produttivo di appartenenza.

In sintesi lo studio ha per oggetto:

- l'analisi delle attività e delle principali dimensioni (fatturato, valore aggiunto ed occupazione) delle categorie di operatori appartenenti al settore marittimo portuale e, più in generale, alla filiera del trasporto e della logistica a livello nazionale e di macro area di riferimento (Nord-Centro Italia);

- l'elaborazione della matrice input-output ovvero della tavola delle interdipendenze settoriali per le attività portuali genovesi partendo dalla necessaria disaggregazione dei dati di contabilità nazionale e/o regionale;
- l'elaborazione dei moltiplicatori delle attività economiche e la stima dell'impatto economico-sociale attuale, espresso attraverso le dimensioni di occupazione (diretta ed indotta) e valore aggiunto (diretto ed indotto);
- la realizzazione di un modello per la stima dell'impatto economico-sociale derivante dall'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Il modello terrà conto di incrementi di produttività già attualmente raggiungibili, di eventuali innovazioni tecnologiche, economie di scala o altri fattori che possano interferire sugli effetti dello sviluppo delle attività portuali. Le principali dimensioni oggetto di analisi saranno anche in questo caso occupazione e valore aggiunto.

In parallelo ai profili ambientali ed economico-sociali, il lavoro del 2016 dovrà riguardare l'affinamento delle previsioni urbanistiche e funzionali contenute nei documenti fino ad oggi predisposti.

Molteplici sono le aree su cui si dovrà concentrare l'attenzione, ma uno specifico rilievo si può fin d'ora segnalare per ambiti quali Prà-Voltri, Enel-rinfuse e distretto delle riparazioni.

Per quanto concerne Prà-Voltri si tratterà di approfondire il tema del nuovo e più esteso affaccio a mare delle delegazioni e della continuità prevista fra le "fasce di rispetto" ed il litorale urbano di Voltri e Prà. In connessione a tale argomento si pone altresì il tema delle infrastrutture di collegamento del terminal portuale, infrastrutture che costituiscono una componente essenziale per la competitività del sistema.

L'area "Enel-rinfuse" meriterà un supplemento di lavoro in relazione alle concrete evoluzioni dei traffici dei terminal ricadenti nell'ambito in questione ed alla imminente chiusura della centrale elettrica.

Il comparto presenta delle peculiarità rappresentate da un lato dalla necessità di mantenere in sito la presenza di attività portuali (eventualmente differenti rispetto alle attuali) e, dall'altro, di prevedere la trasformazione di un grande edificio industriale in dismissione, collocato a poca distanza da un'area di uso urbano e simbolica per la città, quale è il promontorio della lanterna.

In entrambi i casi appena citati il lavoro degli uffici si potrà avvalere anche delle analisi e delle elaborazioni dell'Università di Genova – facoltà di Architettura – che intende dedicare al tema del porto, del suo Piano Regolatore e dei suoi punti di contatto con la città uno specifico ciclo di studi.

L'interesse manifestato dall'Università si inserisce nella rinnovata apertura del porto a contributi di idee e di proposte provenienti dall'esterno, seguendo l'impostazione di "piano condiviso" adottata sin dall'inizio dei lavori ed al momento produttiva di utili confronti anche con le rappresentanze dei cittadini.

Il distretto delle riparazioni è, come noto, interessato da un ampio disegno di trasformazione (Blue print) che impegnerà in primo luogo gli uffici nella definizione della nuova collocazione dei circoli nautico-sportivi che in oggi occupano una posizione incompatibile con gli scenari delineati.

Uno specifico approfondimento tecnico potrà inoltre essere svolto a proposito di quanto prevede il "Blue print" in termini di viabilità di attraversamento del distretto.

L'argomento merita, in effetti, un'analisi specialistica considerata la strategicità della previsione finalizzata a consentire la connessione urbana fra aree fieristiche e porto antico, pur mantenendo la necessaria autonomia, al settore delle riparazioni navali.

Peraltro, per quanto riguarda le aree di levante, il lavoro degli uffici sarà orientato ad anticipare l'attuazione di alcuni obiettivi dell'amministrazione attraverso la revisione, di comune accordo con gli altri enti firmatari, dell'Accordo di Programma attualmente vigente sull'intero comparto "riparazioni-fiera" e del progetto unitario a suo tempo approvato, assieme al Comune, per l'organizzazione e la destinazione d'uso degli spazi e specchi acquei della nuova darsena nautica.

Una nota a parte riguarda il tema della modifica delle opere di protezione a mare.

Su questo argomento, come si evince dal bilancio di previsione 2016, l'amministrazione ha in previsione di indire una gara per la progettazione di un primo stralcio del nuovo assetto della diga di Sampierdarena.

In particolare si tratta, in coerenza con le delibere già assunte dal Comitato Portuale in tema di nuovo Piano Regolatore, di progettare una nuova apertura del bacino di Sampierdarena a partire dalla foce del torrente Polcevera. Il progetto vuole rispondere ad una delle primarie esigenze del porto sia in termini di operatività sia in termini di innalzamento dei livelli di sicurezza delle manovre, temi sempre più stringenti in concomitanza con l'ampliamento della dimensione delle navi che scalano il porto di Genova e con l'entrata in funzione del nuovo terminal di Calata Bettolo.

Infine, circa gli sviluppi delle componenti "immateriali" del Piano e dell'intermodalità si rinvia al successivo paragrafo che illustra nello specifico le azioni intraprese e di prossima attuazione.

### *3.4 La politica europea nel settore portuale*

Con l'avvio della nuova programmazione finanziaria 2014 – 2020, l'Unione Europea ha rinnovato le opportunità di finanziamento disponibili attraverso diverse tipologie di strumenti finanziari, con lo scopo di offrire continuità alla precedente programmazione 2007 – 2013 e raggiungere gli obiettivi strategici di Europa 2020.

In questo contesto, di particolare interesse per i porti si rivelano i finanziamenti diretti a infrastrutture e servizi portuali, questi ultimi spesso da sviluppare sotto forma di azioni pilota, a valere sui nuovi fondi attivabili attraverso il Meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility), Orizzonte 2020 e i programmi di Cooperazione territoriale europea.

Il Meccanismo per collegare l'Europa sostiene le iniziative progettuali in grado di accrescere l'interconnessione tra gli stati membri e migliorare l'accesso ai mercati interni europei, in particolare nel settore dell'energia, della tecnologia info-telematica e dei trasporti, accelerando attraverso i contributi finanziari erogati la realizzazione degli investimenti infrastrutturali, anche attraverso l'emissione di obbligazioni.

Il programma Orizzonte 2020, oltre a supportare la realizzazione dello Spazio europeo della ricerca (SER), è dedicato alla ricerca e all'innovazione e si pone il principale obiettivo di accrescere il grado di conoscenza e di innovazione all'interno dell'Unione.

I programmi di Cooperazione territoriale hanno lo scopo di favorire gli scambi di esperienze tra stati membri, anche per individuare eventuali soluzioni ai problemi che superano i confini nazionali e regionali e che necessitano soluzioni condivise.

Tra le opportunità di finanziamento si segnalano anche quelle rese disponibili attraverso il cosiddetto Piano Juncker. Il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici previsto dal Piano consentirà, grazie all'effetto di leva finanziaria generato, di mobilitare un ingente volume di risorse finanziarie, anche attraverso il coinvolgimento di soggetti privati. Considerato che il settore infrastrutturale rappresenterà uno dei principali campi di intervento del Piano Juncker, questo costituirà un valida opzione di finanziamento anche per le opere portuali.

Nel quadro come sopra sintetizzato, anche nel prossimo periodo di programmazione Autorità portuale di Genova intende proseguire l'attività di progettazione europea, avendo come filo conduttore gli studi di fattibilità, le attività di progettazione e la realizzazione di nuove opere previsti nello schema di nuovo Piano Regolatore Portuale.

Tale attività, oltre a contribuire all'individuazione di risorse finanziarie disponibili per gli investimenti portuali, rappresenta un importante strumento di lobbying nei confronti della Commissione europea, complementare alle azioni poste in essere dal governo italiano per promuovere e supportare la portualità nazionale nell'ambito delle priorità di investimento infrastrutturale individuate a livello europeo.

In particolare, uno sforzo crescente sarà dedicato alle azioni volte a rafforzare il porto di Genova come gateway intermodale sul Mediterraneo della rete di trasporto centrale europea e, in particolare, del Corridoio Reno-Alpino, nella prospettiva di assicurare, al contempo, la riduzione dell'impatto ambientale e il maggiore utilizzo delle fonti di energia alternative nelle svolgimento delle attività portuali.

### Corridoi della Rete Centrale Europea



Fonte: EU, Core Network Corridors - <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/>

In questo contesto, Autorità portuale ha ottenuto un contributo europeo a fondo perduto pari al 20% circa dell'investimento complessivo che sarà sostenuto per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative alla nuova piattaforma ecologica di Calata Oli Minerali nel bacino portuale di Sampierdarena e all'elettificazione delle banchine del terminal Voltri Terminal Europa (VTE) di Prà-

Voltri, che sono contenute nel progetto denominato INES: "Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa".

In maggior dettaglio, il progetto INES rientra nel piano di "ambientalizzazione" del porto e riguarda:

- la modernizzazione e l'ampliamento degli impianti per servizi ecologici alle navi, coerentemente alle indicazioni della Direttiva 2000/59 "Impianti portuali di raccolta rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico";
- la riduzione degli impatti ambientali delle attività portuali, in linea con la Direttiva 2014/94 "Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi".

Nello stesso filone rientra anche la partecipazione di Autorità portuale di Genova al Gruppo di coordinamento nazionale promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico, che si propone di predisporre lo studio sugli aspetti normativi, tecnici ed economici, di sicurezza e di impatto sociale relativi all'utilizzo del GNL nel trasporto marittimo, nel trasporto pesante su gomma e per altri usi finali, che confluirà nel Piano Nazionale Strategico sull'utilizzo del GNL in Italia.

Nello specifico, Autorità portuale partecipa al sottogruppo settoriale: "Trasporto Navale", coordinato dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Il Piano intende anche individuare i possibili impianti di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione di GNL a livello nazionale, sulla base dell'evoluzione prevista della domanda nel prossimo decennio, in linea con quanto disposto dalla sopra richiamata Direttiva 2014/94 "Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi".

Tale tematica riveste quindi particolare rilevanza per quanto riguarda la predisposizione di adeguati punti di stoccaggio e approvvigionamento di GNL nei porti nazionali, tenuto anche conto dei limiti al tenore di zolfo dei combustibili marini che entreranno in vigore nel Mediterraneo a seguito dell'applicazione della Direttiva Ue 33/2012.

Come si evince dalla seguente tabella, essendo Genova il primo scalo in Italia per la fornitura di bunker, esisterebbe un'elevata domanda potenziale di bunkeraggio a GNL, a fronte di una quota del naviglio convertita a gas naturale liquefatto.

Da ciò deriva l'interesse e il coinvolgimento di Autorità Portuale nel contribuire agli orientamenti del Piano Strategico Nazionale del GNL, nonché all'iniziativa GAINN meglio descritta in seguito.

## Simulazione della domanda potenziale di GNL nei porti italiani

CORE PORTS	Maximum theoretical value of LNG consumption (m3/year)	% Maximum Bunkering Potential	Potential LNG Bunkering Demand 2025 (m3/year)
GENOVA	1.295.803	25%	323.951
LIVORNO	816.237	25%	204.059
NAPOLI	700.786	25%	175.196
ANCONA	688.438	25%	172.109
PALERMO	654.691	25%	163.673
TRIESTE	622.262	25%	155.566
VENEZIA	584.914	25%	146.229
RAVENNA	502.535	25%	125.634
LA SPEZIA	365.464	25%	91.366
GIOIA TAURO	315.606	25%	78.901
BARI	152.418	25%	38.104
TARANTO	43.946	25%	10.987

Fonte: MISE, Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL, giugno 2015 - <http://www.mise.gov.it/>

Al fine attivare nuove complementarità e sinergie sul tema GNL, anche in funzione delle previsioni di sviluppo delle attività portuali contenute nella sopra richiamata proposta di nuovo PRP e, in particolare, nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica, Autorità portuale ha aderito all'iniziativa GAINN, promosso dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e che si compone di diversi progetti europei.

I progetti, della durata di un quadriennio, svilupperanno uno studio di fattibilità per valutare le possibilità di realizzazione, a livello nazionale e nei singoli porti (/tra cui Genova), di nuove infrastrutture per il GNL e, laddove possibile, daranno avvio a progetti pilota per l'approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione del gas.

Gli altri progetti infrastrutturali co-finanziati attraverso i fondi della programmazione TEN-T 2007 – 2013, quali 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", si chiuderanno entro il 2015, lasciando aperta la sola attività di rendicontazione degli investimenti effettuati ai competenti organismi europei.

Per quanto concerne invece il tema dell'informatizzazione della catena logistica trasporto marittimo – porto - trasporto terrestre, nel corso del prossimo triennio Autorità portuale di Genova proseguirà l'attività di reperimento di risorse finanziarie comunitarie per capitalizzare ed estendere i risultati ottenuti attraverso il progetto MoS 24 ed il Progetto ANNA.

Nell'ambito dei programmi di cooperazione territoriale europea, saranno positivamente accolte le iniziative di collaborazione riguardanti lo sviluppo di studi e azioni pilota su tematiche portuali, in particolare nell'ambito dei programmi di cooperazione transfrontaliera Italia – Francia Marittimo, Italia – Francia Alcotra, di cooperazione transnazionale Mediterraneo e di cooperazione interregionale Interreg Europe. Di specifico interesse per il porto di Genova saranno le iniziative progettuali che traggono lo sviluppo di un modello di crescita del trasporto coordinato, standardizzato e interoperabile in grado di avviare il dialogo tra lo scalo genovese e i sistemi portuali e logistici del Nord Europa e del Mediterraneo extra – UE.

Nel prossimo triennio, inoltre, Autorità portuale continuerà l'attività avviata, quale membro del Gruppo Consultivo Terminal, all'interno del Gruppo Europeo di Interesse Economico "Corridor Rhine-Alpine", istituito ai sensi del Regolamento UE 913/2010, nonché proseguirà la partecipazione ai tavoli del Forum di Corridoio previsti dal Regolamento UE 1316/2013 con funzione consultiva, allo scopo di aggiornare il piano di lavoro del Corridoio che ne descriva caratteristiche, tratte transfrontaliere e obiettivi, nonché i principali colli di bottiglia e le modalità per superarle.

### *3.5 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati*

Le azioni previste da Autorità Portuale di Genova a supporto dello sviluppo della logistica e dell'intermodalità, sono incentrate, in coerenza con le linee di indirizzo già formulate nei precedenti documenti pianificatori e nello stesso Piano Regolatore Portuale, su un lavoro di complessivo riallineamento e contestualizzazione tra pianificazione dello sviluppo infrastrutturale ed interventi sulla organizzazione ed innovazione dei servizi da promuovere.

Sotto questo punto di vista, gli interventi (pur *interni* all'ambito portuale) che l'evoluzione della domanda e del mercato impongono rappresentano una componente essenziale per definire le stesse linee di sviluppo del sistema logistico del nord Italia e, in una prospettiva di allargamento al retroterra europeo, un fattore distintivo della sua competitività che potrà rivelarsi sempre più concreta in funzione della capacità di accompagnare le infrastrutture con lo sforzo costante ad innovare ed integrare servizi e competenze.

Questo approccio rappresenta un elemento di novità introdotto nella attività di pianificazione e programmazione dell'Ente, nei quali la prospettiva di sviluppo associa la trasformazione della dimensione fisica ad efficienza, innovazione organizzativa e tecnologia. Nell'ottica della costituzione del sistema logistico nazionale, l'insieme delle infrastrutture di trasporto presenti nei territori di interesse per il Porto di Genova deve essere inquadrato in una logica di sistema, nella quale il porto rappresenta un nodo indispensabile al servizio dei processi di produzione e distribuzione e nella quale i servizi erogati si integrano in maniera tempestiva, uniforme e coordinata.

Tale approccio va letto anche nel quadro degli sviluppi normativi in corso in materia di portualità nonché alla luce dei contenuti del nuovo "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" recentemente approvato dal Governo che, anche in coerenza con quanto sviluppato da Autorità Portuale negli ultimi anni, pone l'accento sulla necessità di introdurre una nuova configurazione dell'ambito di intervento di Autorità Portuale (nella nuova dimensione di Autorità di Sistema), tenuto con ciò conto che il contesto funzionale del porto e dei suoi operatori si estendono ben oltre il *tradizionale* ultimo miglio portuale. In questa direzione, paiono significative le stesse premesse del Piano Nazionale che pongono l'obiettivo di definire "*ruolo e posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati ed efficienti*".

L'esigenza di allargare le funzioni di Autorità Portuale oltre il *perimetro portuale* va declinata sia in termini di nuovi assetti di governance, sia in termini di nuove misure che potranno essere adottate a supporto di interventi infrastrutturali che, anche in collaborazione con i soggetti privati, si

inseriscano in questa prospettiva di lavoro. Se tale approccio è coerente con l'evoluzione normativa in atto e con i prospettati futuri assetti di governance portuale (ed allineato con quanto avviene da anni nei principali porti competitor europei), si pone già oggi la necessità per l'Ente di consolidare la propria capacità e possibilità di intervento a livello di sistema logistico, proseguendo le attività in materia avviate negli ultimi anni e al contempo sviluppando, nel più generale quadro di riferimento delineato dal PRP, nuove iniziative.

Alla luce di quanto premesso, con il presente Piano Operativo Autorità Portuale, in continuità con quanto sviluppato nelle precedenti programmazioni, pone al centro dei diversi interventi da avviare i seguenti obiettivi:

- Assicurare un ulteriore innalzamento del livello qualitativo, di efficienza e di efficacia nella gestione dei flussi da/per il porto: la razionalizzazione e il miglioramento del livello di integrazione, trasparenza, puntualità, sicurezza nella gestione dei flussi fisici della merce sono elementi determinanti non solo per assicurare la sostenibilità dello sviluppo del processo produttivo portuale, ma anche per evidenziare la sempre più incisiva *dimensione logistica* dei flussi informativi ad essi correlati;
- Incrementare la competitività del trasporto ferroviario quale elemento determinante, già nel breve periodo, per le prospettive di crescita dei traffici del porto di Genova; ciò significa integrare la pianificazione delle infrastrutture portuali con quelle delle infrastrutture di collegamento e al servizio del porto, in modo da conseguire uno sviluppo armonico e coerente della rete infrastrutturale ed identificare nuovi modelli meglio rispondenti all'ottimizzazione del complessivo ciclo operativo portuale.

In questo contesto, il POT identifica il tema ferroviario (ed i diversi elementi infrastrutturali, organizzativi, tecnologici ed anche istituzionali che ne condizionano lo sviluppo) come il più significativo ambito di intervento ed elemento di ulteriore qualificazione delle relazioni con i diversi Soggetti, pubblici e privati, coinvolti nello sviluppo del sistema logistico che fa capo al porto di Genova. Lo sviluppo dell'intermodalità e più in generale del trasporto ferroviario che fa capo al porto di Genova trova un elemento qualificante nelle nuove strategie orientate all'efficienza del sistema e all'innovazione.

Il presupposto di fondo dell'azione di pianificazione e programmazione dell'Autorità Portuale è quindi la necessità di indirizzare, già nel breve periodo, sul trasporto ferroviario gli ulteriori obiettivi di sviluppo. Gli interventi e le azioni in campo ferroviario hanno carattere sempre più stringente, tenuto conto che le previsioni di crescita del traffico marittimo per Genova sono strettamente

connesse allo sviluppo delle connessioni ed organizzazione dei servizi ferroviari. Vanno, a riguardo, tenuti presente gli effetti indotti, anche sotto questo profilo, dalla crescita dimensionale delle navi in transito nel porto di Genova che, unitamente alle dinamiche di concentrazione del mercato in capo ad un numero ristretto di operatori, comportano un sensibile incremento dello stress degli impianti e delle strutture operative e che non possono essere condizionati da disfunzioni del sistema determinate dalla congestione di impianti e infrastrutture.

Ad oggi, risulta possibile delineare uno scenario in cui i flussi di automezzi da/per il porto, pur con le migliorie sotto il profilo qualitativo dei servizi offerti all'Autotrasporto, vadano a consolidarsi nell'attuale livello che la modalità stradale assicura. Nell'accezione proposta, quindi, "consolidare la modalità stradale" significa anche evidenziare gli elementi di criticità che, nonostante le ottime performance conseguite (in termini di riduzione/contrazione dei tempi operativi di transito, qualità del servizio reso, certezza delle operazioni, strumenti per la trasparenza dei processi, strutture di supporto all'utenza durante l'orario operativo), condizionano, già nell'immediato, gli attuali livelli di traffico su strada. Da questo punto di vista, come verrà meglio illustrato nelle sezioni che seguono, particolare attenzione andrà posta, nell'orizzonte temporale di POT, a promuovere la evoluzione delle relazioni con Autotrasporto (peraltro già in oggi molto articolate) verso forme di più puntuale *prenotazione* delle operazioni di carico/scarico.

In questo contesto, si inserisce anche la necessità di identificare, a sostegno delle iniziative già avviate, un nuovo modello di sviluppo per le stesse aree di sosta destinate ad Autotrasporto, più coerente con la ottimizzazione del ciclo operativo portuale ed al contempo meglio rispondente alle esigenze indotte dalla riconfigurazione del sistema logistico che gravita sul porto di Genova.

Tali elementi si inseriscono nel lavoro tuttora in corso e finalizzato a:

- un ulteriore innalzamento del livello di sicurezza delle informazioni relative a mezzi, merci e persone in transito nelle aree portuali;
- conseguire, soprattutto nel bacino di Sampierdarena, una più puntuale integrazione nella gestione dei flussi di transito e delle informazioni operative riguardanti rispettivamente infrastrutture comuni del porto ed ambiti di competenza dei diversi terminal.



**WHITE LIST**

(\*) Dal: 23/10/2015 Al: 23/10/2015

Terminal: ... Badge autista: \_\_\_\_\_

Contenitore: \_\_\_\_\_ Booking: \_\_\_\_\_

Targa Motrice: \_\_\_\_\_

Spedizione di Varco: TUTTI

Transito: TUTTI

CERCA AZZERA

Dati	Ingresso	Uscita
Motrice: N/A Autista: QUITADAMO PASQUALE Badge: 31537 Creazione: 23/10/2015 12:22:50 Modifica: 23/10/2015 12:22:50 Tipo transito: IN/OUT Spedizioniere: S.P.C SPA	Ora ingresso: N/A Merce: ZIMU3040161 Booking: ZIMUGOA355993 Terminal: INDUSTRIE REBORA	Ora uscita: N/A
Motrice: N/A Autista: SPIGNO FABRIZIO Badge: 31606 Creazione: 23/10/2015 12:21:18 Modifica: 23/10/2015 12:21:18 Tipo transito: IN/OUT Spedizioniere: S.P.C SPA	Ora ingresso: N/A Merce: AB 06104 Booking: Terminal: INDUSTRIE REBORA	Ora uscita: N/A
Motrice: N/A Autista: A A Badge: 9191919 Creazione: 23/10/2015 12:20:36 Modifica: 23/10/2015 12:20:36 Tipo transito: IN/OUT Spedizioniere: LIGURE PIEMONTESE	Ora ingresso: N/A Merce: CS30114 Booking: Terminal: G.M.I.T.	Ora uscita: N/A
Motrice: N/A		

A riguardo, va tenuto presente che il recente avvio operativo del progetto di automazione delle infrastrutture di varco stradali per il rilevamento degli accessi di persone e mezzi e la sua completa integrazione con le funzionalità di verifica documentale della merce in transito, consente, sia pure con la necessaria gradualità, di configurare il punto di accesso all'area portuale,

il varco, non soltanto come il nodo fisico di attraversamento del mezzo, ma anche un punto di creazione di valore aggiunto nella catena del trasporto. Per la componente stradale, gli interventi organizzativi cui si farà cenno nel seguito del capitolo rispondono a questa logica di intervento.

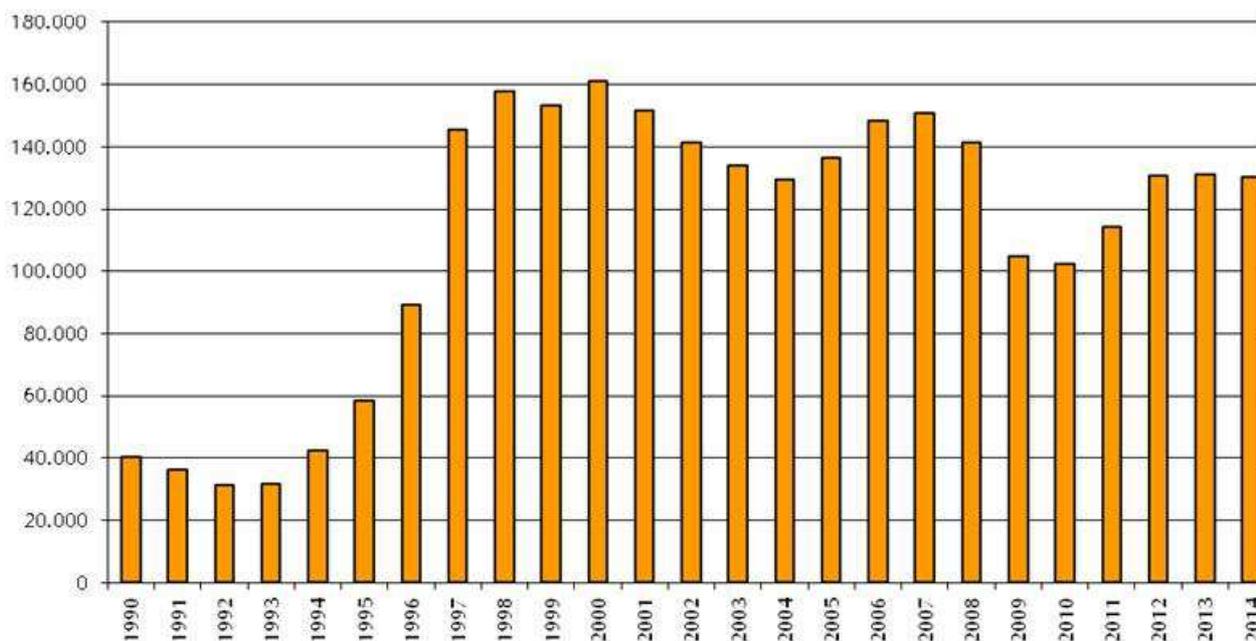
Sul versante ferroviario, se nell'ultimo triennio, come si evince dal grafico sottostante, il numero di carri movimentati dal porto di Genova è rimasto pressoché invariato a fronte di un incremento dei traffici portuali, diventa quanto mai cruciale la capacità da parte del trasporto ferroviario di assorbire maggiori volumi, stante anche il fatto che la serie storica sotto riportata dimostra come a parità di condizioni e di infrastruttura possano già esistere oggi importanti margini di recupero di competitività del trasporto ferroviario in porto.

Il fatto che esista già oggi un significativo margine di crescita della modalità ferroviaria è stato confermato anche nell'ambito dell'attività che Autorità Portuale di Genova ha concluso congiuntamente al SiTI - Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione di Torino - nel quadro degli studi preparatori del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Oggetto di tale attività è stata l'elaborazione di un Rapporto che analizza approfonditamente flussi, relazioni, nodi logistici, connessioni ferroviarie ed intermodali del Porto; in sintesi, il sistema logistico integrato che fa capo al porto di Genova. Il Rapporto, che Autorità Portuale intende presentare nelle prossime settimane ai suoi principali stakeholder, costituisce un rilevante

supporto tecnico scientifico per la pianificazione di interventi e azioni finalizzati allo sviluppo della logistica e dell'intermodalità.

### **Carri ferroviari movimentanti nel porto di Genova (1990-2014)**



Fonte: elaborazione APGe su dati concessionari servizio di manovra

Dalle analisi del Rapporto e da una serie di primi incontri con rappresentanti degli Operatori che si sono tenuti per verificare nel dettaglio i contenuti del Rapporto stesso e per approfondire alcuni aspetti organizzativi, commerciali ed operativi del trasporto intermodale da/per il porto, è emerso come gli elementi tecnico/infrastrutturali e quelli gestionali/organizzativi, benché spesso legati tra loro, se presi singolarmente, non siano di per sé sempre sufficienti a garantire ovvero impedire la sostenibilità di un servizio intermodale. Ad esempio, si evidenzia come esistano collegamenti ferroviari con l'area Milanese da/per il porto di Genova per i quali l'elemento tecnico/infrastrutturale, in particolare la breve distanza tra Genova e Milano, scoraggerebbe la soluzione ferroviaria che elementi gestionali/organizzativi rendono però fattibile e competitiva.

Altri elementi, tipicamente sul versante del servizio, quali l'integrazione verticale dell'operatore, la capacità di offrire al cliente un servizio di trasporto "chiavi in mano" oppure la capacità di sfruttare e/o sviluppare condizioni contrattuali con fornitori/clienti altamente favorevoli, consentono di sopperire o bilanciare vincoli sul versante infrastrutturale (es. la lunghezza massima del treno)

oppure, altro esempio, un non ottimale bilanciamento del traffico. Lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario può rappresentare la chiave per accompagnare in modo sostenibile l'aumento dei traffici portuali ed in questo senso, anche grazie agli approfondimenti inclusi nel Rapporto elaborato con SiTI, sono stati evidenziati campi di intervento in materia di organizzazione, servizi e gestione dell'operatività che possano incrementare, sensibilmente e con un contenuto dispendio di risorse, la competitività del trasporto ferroviario e l'integrazione lungo la catena logistica.

Il maggior ricorso al trasporto ferroviario e quindi la pianificazione da parte dell'Ente di azioni al volte al suo sostegno, si rende necessario oltreché per le sopra esposte necessità operative (elementi di criticità che possono condizionare gli attuali livelli di traffico stradale) per ragioni strategiche. In tale prospettiva il trasporto ferroviario, consentendo di allargare il mercato di riferimento ad aree poste a maggior distanza dal porto, rappresenta la soluzione per acquisire nuove quote di traffico e quindi per andare a incrementare la domanda di traffici. Come noto, il mercato genovese è prevalentemente costituito da origini e destinazioni nazionali con una modesta proiezione verso le aree oltralpe. Tuttavia, oltre a mantenere e rafforzare la quota di mercato di Genova sulle principali regioni italiane, la progressiva penetrazione su più lunghe distanze raggiungibili via treno rappresenta una condizione imprescindibile per conquistare un peso più rilevante all'interno dei principali corridoi del trasporto.

Ciò premesso, puntare allo sviluppo del trasporto ferroviario significa, nel contesto degli specifici interventi infrastrutturali previsti, delineare gli elementi di novità che Autorità Portuale si prefigge di introdurre dal punto di vista metodologico e soprattutto riferibili a:

- avviare la implementazione delle componenti infrastrutturali specificatamente dedicate al riordino delle relazioni tra i Soggetti che intervengono nella pianificazione delle operazioni via ferrovia;
- assicurare il progressivo riordino della componente informativa del servizio di manovra ferroviaria, tenuta anche presente la recente assegnazione del servizio che consente una più coerente e puntuale programmazione degli interventi da sviluppare;
- identificare il tema ferroviario uno degli elementi qualificanti nelle relazioni con i diversi Soggetti, Pubblici e Privati, coinvolti nello sviluppo del sistema logistico di riferimento per il porto di Genova.

Alla luce di quanto sopra esposto e in una prospettiva di continuità rispetto alla precedente programmazione, è possibile sintetizzare i tre principali assi su cui si concentrerà la nuova programmazione dell'Ente.

### ***Nuove forme di dialogo con Soggetti pubblici e privati del mercato di riferimento***

L'approccio seguito rende sempre più necessario che gli interventi promossi da Autorità Portuale possano trovare un elemento di arricchimento negli atti di programmazione trasportistica *esterni* alla attività dell'Ente ma comunque riguardanti lo sviluppo del porto di Genova. Da questo punto di vista e come già sottolineato in sede di Piano Regolatore Portuale, assumono un rilievo fondamentale le iniziative avviate da Regione Piemonte, Lombardia e Liguria per definire un comune orientamento per il coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del nord ovest.

Per quanto più direttamente riconducibile al ruolo di Autorità Portuale, tali iniziative vanno supportate al fine di promuovere una prospettiva di sviluppo infrastrutturale e tecnico organizzativo informativa in grado di rappresentare e conferire omogeneità ad un sistema produttivo macroregionale complesso e che coincide con una consistente componente dell'intero sistema logistico nazionale. D'altro canto, il livello regionale è il più appropriato per definire, secondo un modello già sperimentato in alcune realtà, alcune significative politiche e normative a sostegno dell'intermodalità.

Autorità Portuale di Genova ha quindi individuato due principali metodi di lavoro per dare seguito alle sopra richiamate azioni per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità:

- promuovere le azioni necessarie allo sviluppo dell'intermodalità, favorendo la più stretta collaborazione tra i principali soggetti pubblici e privati coinvolti (in particolare RFI), condividendo e definendo con gli stessi la scelta di progetti specifici da implementare, siano essi a livello di *hardware* (infrastrutture), sia a livello di *software* (infostrutture, organizzazione, azioni di marketing verso specifici attori/nodi logistici, etc.). A tale ultimo riguardo è fondamentale tenere conto dell'importanza di un dialogo sempre più organico con le Amministrazioni che governano processi comunque essenziali al ciclo logistico (non solo Agenzia Dogane ma anche, nella dimensione che si intende prefigurare, anche Autorità Marittima) e che possono rappresentare un elemento di riferimento anche nell'organizzazione del servizio ferroviario;
- contribuire allo sviluppo della Cabina di Regia Macroregionale recentemente avviata, con l'obiettivo di contribuire al miglior coordinamento della pianificazione su larga scala e promuovere, come accennato, possibili iniziative normative a sostegno dell'intermodalità. E' a tale livello di intervento che dovrebbero essere condivisi gli aspetti pianificatori più ampi e il confronto con le politiche europee sia in materia di individuazione delle priorità

infrastrutturali lungo i Corridoi (con particolare riferimento a quello Reno-Alpino) sia nell'ambito dei possibili strumenti a supporto dello sviluppo dell'intermodalità.

### ***Gli interventi sulla interoperabilità tra sistemi e riordino della componente informativa***

Considerato il livello di maturità che esprimono le diverse componenti operative del porto di Genova in termini di strumenti di *dialogo* (sui contenuti informativi e documentali della merce in transito), il principale ambito di intervento di breve periodo appare connesso (anche in relazione a quanto in precedenza introdotto in termini di sviluppo del sistema logistico nazionale) alla ricerca di sempre più evolute forme di *interoperatività* da sviluppare a favore sistema porto di Genova. La dimensione portuale unita a modalità di gestione dei controlli e degli inoltri coordinati attraverso piattaforme condivise e dialoganti, rappresentano infatti altrettanti profili di successo in una logica che necessariamente deve connettere la portualità con le reti e con i corridoi europei.

Da questo punto di vista il porto di Genova non può non ambire a rappresentare un riferimento sul piano nazionale: ciò sia in termini di concorso alla definizione dei requisiti tecnici da assicurare nello scambio informativo tra i sistemi (pubblici e privati) che supportano la logistica a livello nazionale, sia rispetto al livello di interoperabilità da conseguire a livello più propriamente amministrativo in termini riorganizzazione e reingegnerizzazione dei processi di comune interesse tra le diverse Amministrazioni. Il tutto con la consapevolezza che tale lavoro può tradursi in un ulteriore innalzamento della qualità dei servizi offerti nonché assicurare (aspetto questo essenziale per la qualità logistica degli interventi promossi) la trasparenza e la tracciabilità degli stessi processi.

Prendendo a riferimento le relazioni tra le Amministrazioni coinvolte nell'ambito del ciclo portuale, a livello di interoperabilità, nel corso dell'ultimo anno sono stati portati a compimento, ed in alcuni casi ampliati gli ambiti di intervento già illustrati nei precedenti documenti di programmazione; ciò con l'obiettivo di realizzare il miglior *coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni* e quindi ottimizzare l'impatto delle singole iniziative amministrative-normative che interessano il ciclo portuale e la sua comunità.

#### *Lo sviluppo delle relazioni con Autorità Marittima*

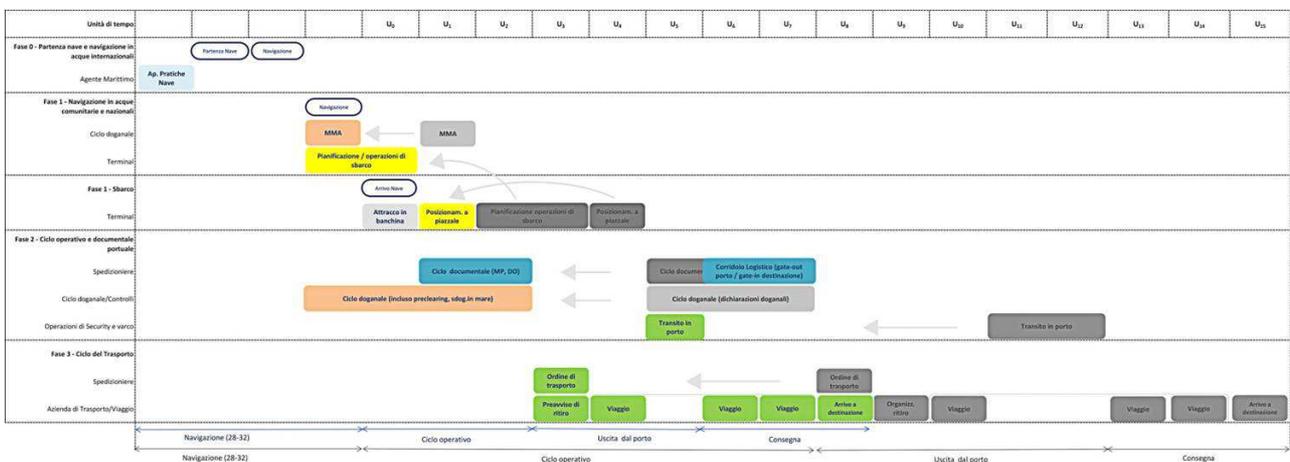
Sostanzialmente, il lavoro in corso si pone l'obiettivo di:

- fare del porto di Genova un nodo logistico di riferimento nel complesso processo di attuazione della Direttiva 2010/65, nella consapevolezza che tale risultato può rappresentare un ulteriore elemento di certificazione delle attività svolte dagli Operatori;
- rendere evidenti i vantaggi che una più efficace utilizzazione della componente documentale ed informazione di origine/derivazione marittima può produrre sull'intero sistema logistico territoriale che gravita sul porto di Genova.

Nei precedenti atti di programmazione si sono evidenziati gli indirizzi del lavoro da svolgere con Autorità Marittima (e che ha trovato riscontro anche in specifici Protocolli di Collaborazione condivisi dalle due Amministrazioni). Tale lavoro riguarda l'insieme dei processi documentali, cosiddetti *lato mare* ed ha coinvolto, nella fase di lavoro appena ultimata, gli operatori della comunità portuale in due diversi ambiti autorizzativi: 1) le pratiche nave; 2) le autorizzazioni per lo sbarco/imbarco delle merci pericolose, cui sovrintende la Capitaneria di Porto, e le pratiche per l'ingresso/sosta/uscita delle stesse merci pericolose, cui sovrintende l'Autorità Portuale.

Con riferimento al primo punto, nel corso dell'ultimo anno è stata portata a compimento la prima fase dell'attività di integrazione tra PCS e PMIS (interrogazione dei servizi esposti dal PMIS da parte del PCS, inserimento di dati su PMIS e ricerca degli stessi tramite invocazione dei servizi), consentendo l'acquisizione delle informazioni sulla anagrafica navi e lo stato delle navi in porto che ha permesso la piena integrazione tra i processi riguardanti l'arrivo/partenza delle navi in porto, gestiti dalla Capitaneria con i processi di competenza della Comunità portuale.

Con riferimento al secondo punto riguardante le merci pericolose, il lavoro dell'Ente si è focalizzato sulla realizzazione dell'integrazione (in acquisizione, per la prima fase già sviluppata) dei processi inerenti il ciclo autorizzativo per il flusso di merce pericolosa in ingresso/uscita dai terminal e dai varchi portuali (ciclo autorizzazioni di sbarco – imbarco e ciclo di autorizzazioni per ingresso-sosta-uscita). Si è quindi operato in una logica di unificazione in un unico processo (logica

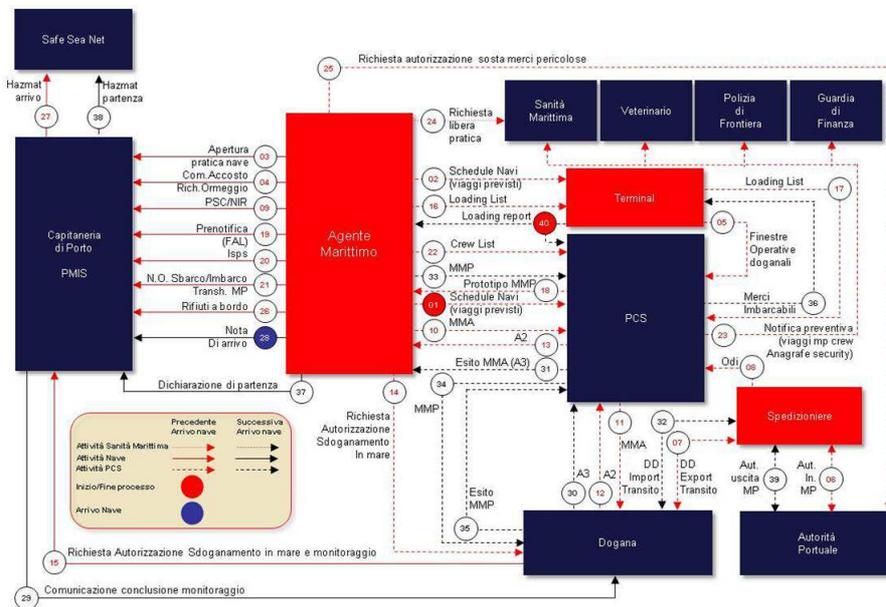


dell'inserimento *once*) intervenendo sui *tempi morti* che ancora pesano sul processo complessivo. Tale attività pone le premesse per governare il ciclo delle merci pericolose non solo in una logica "autorizzativa" ma di appropriato tracciamento dei relativi flussi da saldare, come verrà accennato, anche alla dimensione esterna ai varchi portuali.

Il primo scenario di concretizzazione dell'approccio sopradescritto è stato il processo di importazione di cui si riporta una breve rappresentazione grafica che evidenzia gli effetti indotti sulla tempistica di ciclo attraverso il processo di integrazione tra PCS e PMIS (a loro volta integrati con le semplificazioni/risparmi già conseguiti a seguito della recente introduzione dello sdoganamento a mare).

Ciò a rendere evidenti l'impatto prodotto sulla articolazione temporale del ciclo portuale attraverso una miglior utilizzazione della componente documentale ed informazione di origine/derivazione marittima.

Il programma di lavoro per i prossimi mesi, già condiviso con Capitaneria di Porto, ha come obiettivo di portare a compimento i necessari sviluppi per l'integrazione dei processi relativi alle merci pericolose dei sistemi PCS e PMIS così come realizzato per il ciclo di import, anche per il ciclo di export ed in particolare i servizi di acquisizione delle informazioni del PMIS dal PCS. Gli sviluppi riguardano, inoltre, lo sviluppo di tutti i servizi rilevanti nel ciclo di security portuale.



Lo schema a fianco riportato riassume, in termini di processi presi a riferimento ed articolazione dei Soggetti Pubblici e Privati coinvolti, il lavoro in corso tra Autorità Portuale ed Autorità Marittima. Si tratta di uno schema molto complesso che vuole

comunque rendere percepibile la latitudine degli interventi che si stanno sviluppando.

A tal ultimo riguardo, è forse il caso di sottolineare che il processo di integrazione PMIS/PCS ha riguardato, proprio in termini di attuazione della Direttiva 2010/65, l'allargamento delle informazioni preventive "lato mare" da rendere disponibili per le diverse Amministrazioni (in primo

luogo Polizia di Frontiera, Sanità Marittima, Agenzia Dogane) interessate, a diverso titolo, ad una miglior preventiva comunicazione delle navi/merci previste transitare nel porto di Genova.

In questo contesto, la miglior fruizione degli elementi informativi di provenienza PMIS si integra con il completo riordino delle modalità di richiesta verifica merce da parte degli Operatori, al fine di rendere più fluido e standardizzato (e quindi meglio fruibile) il trasferimento delle preventive informazioni riguardanti il ciclo dei controlli (si pensi, a riguardo, al ruolo che ARPAL, ASL, Vigili del Fuoco possono assumere in specifiche situazioni).

### *Lo sviluppo delle relazioni con Agenzia delle Dogane*

La capacità del porto di Genova di amplificare i consistenti elementi di semplificazione/evoluzione del ciclo doganale introdotti dall'Agenzia è un rilevante elemento di competitività. La precedente programmazione si è lungamente soffermata alle azioni complessivamente riconducibile alla introduzione dello sdoganamento a mare. I risultati conseguiti rappresentano un oggettivo punto di riferimento nella più generale evoluzione del ciclo portuale. La qualità delle relazioni con Agenzia delle Dogane è altresì un elemento fondamentale anche dal punto di vista del rafforzamento (nei termini prima esposti) del sistema logistico che gravita sul porto di Genova. Ponendo con ciò sempre grande attenzione al ruolo di coordinamento che Autorità Portuale, in quanto Istituzione di riferimento per gli operatori coinvolti nel ciclo portuale, deve poter assumere in questi delicati processi di trasformazione di sistema.



In coerenza con tale approccio, si prefigurano modalità di dialogo con Agenzia delle Dogane, finalizzata ad assicurare, sia in termini di servizi offerti che di strumenti utilizzati, una condivisione organica ed in tempo reale dei dati riferiti dei flussi merce e dei

mezzi in transito ai varchi portuali, stradali e ferroviari. Anche a tale scopo si è dedicata molta attenzione ad integrare e contestualizzare le informazioni relative alla merce con alcuni elementi essenziali del processo di *security* portuale da rendere complessivamente disponibili per le finalità indicate. Interpretiamo tale approccio come un elemento di sintesi rispetto alle prospettive di *gate automation* promosse nei tavoli di lavoro nazionali *ecustoms* sotto il coordinamento della stessa

Agenzia. Per il porto tale sviluppo rappresenta un elemento fondamentale per la interoperatività di sistema e conferma il forte affidamento sulla capacità di Capitaneria di Porto ed Agenzia delle Dogane (le principali Amministrazioni che concorrono, unitamente ad Autorità Portuale, alla governance del sistema portuale) di rappresentare un elemento di *stimolo* per lo sviluppo dei servizi offerti dalle nostre infrastrutture ed impianti.

### *Lo sviluppo della Interoperabilità con la Piattaforma Logistica Nazionale*

Tenuto conto che è stato ultimato il trasferimento presso il Ministero della Piattaforma Logistica nazionale (PLN) e che sono state ormai definite le modalità di gestione della stessa piattaforma, si ritiene che le conseguenti relazioni possano essere principalmente concentrate sulla realizzazione dei *corridoi logistici*, ovvero segmenti della rete nazionale logistica, rappresentati dal sistema collegamenti - nodi, dotati di strumenti di accesso e fruizione di un bagaglio informativo in grado di creare valore aggiunto per la merce (sviluppo dell'intermodalità).

Dal punto di vista del trasporto su strada, sono state sviluppate le prime funzionalità per lo scambio dati e l'ampliamento del tracciamento del sistema merci-mezzi-persone attraverso l'integrazione tra componenti del PCS e servizi della PLN che hanno dato luogo ad una prima sperimentazione di corridoio logistico lungo l'asse Genova-Novara; ciò, tra l'altro, anche quale fondamentale premessa per una più organica riflessione sul versante intermodale.

In questo contesto, si sono individuati alcuni ambiti di intervento da ritenere prioritari per meglio evidenziare il ruolo che UIRNet può esercitare nello sviluppo del sistema logistico di riferimento per il porto di Genova. Ci si riferisce in particolare alla necessità di inserire in un contesto più generale la consistente anagrafica degli autotrasportatori che il porto di Genova ha costruito ed alla opportunità di integrare la gestione del ciclo portuale delle merci pericolose (così come risultante dalla integrazione tra PCS e PMIS) in un contesto informativo allargato all'intero sistema che gravita sul porto di Genova. Il tutto nel rispetto di un modello gestionale che assicuri interventi di alto valore aggiunto ma di costo estremamente limitato per la componente pubblica coinvolta.

Per ciò che riguarda Autorità Portuale, il principale elemento di sviluppo è comunque rappresentato dalla capacità progettuale di PLN di fornire un più evoluto contributo all'arricchimento degli strumenti che la comunità portuale genovese utilizza nelle relazioni con Autotrasporto: ciò in termini di concorso della PNL alla evoluzione degli strumenti da rendere disponibili per la prenotazione degli ingressi in porto nonché alla progettazione ed infrastrutturazione tecnologica di aree di *cornice* da dedicare alla sosta dei mezzi destinati al porto.

Dal punto di vista dell'approccio seguito, il coordinamento tra le Pubbliche Amministrazioni e l'impegno ad integrare i processi informativi di diversa competenza amministrativa ha complessivamente indotto un ambiente adeguato per lo sviluppo di nuove funzionalità ad uso degli operatori del ciclo portuale, tali da garantire importanti vantaggi (riduzione dei tempi, certezza delle operazioni, trasparenza e tracciabilità dei processi) e creare nuovo valore aggiunto all'intero sistema portuale e logistico di interesse.

Peraltro, gli elementi sopra esposti consentono di rappresentare la comunità portuale genovese come l'ideale snodo per un organico avvio dei corridoi logistici da porre al servizio del sistema logistico del nord ovest, anche in funzione dello sviluppo dei servizi ferroviari a cui in precedenza si è fatto cenno.

*Interventi per l'integrazione con il sistema logistico (strada-ferro-intermodale)*



I diversi elementi informativi e di sistema presi in esame infatti confluiscono (con modalità peraltro diversificate) nel programma di intervento che Autorità Portuale sta avviando per la complessiva riconfigurazione del ciclo informativo ferroviario e per il suo organico inserimento in un contesto più ampio di quello strettamente portuale.

Gli obiettivi perseguiti (così come emersi dal prolungato lavoro istruttorio svolto con gli Operatori coinvolti) sono riconducibili alla necessità di:

- definire nuovi e più evoluti strumenti di dialogo tra gli operatori coinvolti nel traffico portuale;
- consentire un più organico monitoraggio di merce/treni fino a destinazione ed in arrivo al porto;
- assicurare un completo adeguamento delle diverse funzioni svolte ai varchi ferroviari;
- garantire una visione organica della programmazione e dello stato delle operazioni ferroviarie tra terminali, servizio di manovra, operatori ferroviari, gestore dell'infrastruttura al fine di ottimizzare la pianificazione e l'esecuzione delle attività dei terminal portuali;
- accrescere la capacità di governo e di intervento sul sistema logistico che fa capo al porto di Genova.



La componente ferro del PCS, analogamente a quanto avvenuto per la merce che si muove su strada, punta quindi a razionalizzare, gerarchizzare e quindi *facilitare* il traffico ferroviario, sia relativamente ai flussi informativi, sia alle attività sull'infrastruttura, consolidando i flussi della merce con prosecuzione via ferrovia.

Da questo punto di vista sono stati messi a punto, d'intesa con i terminalisti una serie di interventi la cui sperimentazione verrà avviata nell'ultima fase del 2015 e definitivamente consolidata nel primo semestre 2016 e che si articolano come segue:

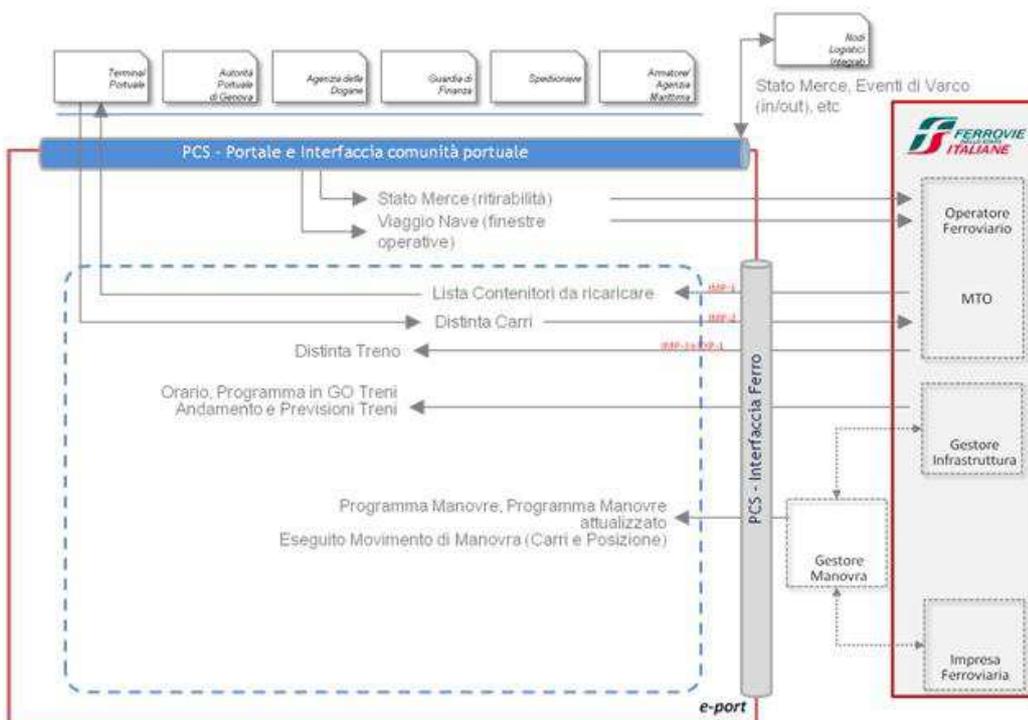
Fase 1: integrazione mare-ferro

- Informatizzazione degli scambi informativi tra Terminal ed MTO attraverso messaggi standard.
- Acquisizione dal gestore della manovra dei principali movimenti di manovra:
  - Programma delle manovre ferroviarie;
  - Programma delle manovre previste nella singola giornata;
  - Manovre ferroviarie eseguite.
- Integrazione delle informazioni ferroviarie nello stato merce, tale informazione sarà consultabili dalla comunità portuale in base alla competenza del singolo operatore.

Fase 2: manovre ferroviarie

- Piena integrazione con il gestore delle manovre per avere un puntuale e dettagliato monitoraggio di tutte le operazioni ferroviarie, dei movimenti e delle soste dei carri e della merce all'interno delle aree portuali. L'aggregazione di tali informazioni e lo schema (modello) dell'infrastruttura ferroviaria portuale permetterà agli operatori di conoscere il posizionamento dei carri e della merce all'interno del porto.
- Integrazione con le Imprese ferroviarie per l'acquisizione degli eventi di messa a disposizione rotabili, pronto treno e composizione reale.

Tale è il quadro di riferimento all'interno del quale peraltro si colloca, sulla base dell'Accordo di Collaborazione con il Gruppo FS stipulato nel maggio 2014, la sperimentazione in corso di avvio con il Gruppo FS i cui contenuti possono essere sintetizzati dal seguente schema.



E' dato ritenere che tale sperimentazione verrà inizialmente concentrata, d'intesa con gli Operatori, sull'area di Milano Smistamento, avuto anche riguardo a quanto in precedenza indicato circa le connessioni ferroviarie con l'area milanese.

### ***Pianificazione integrata delle infrastrutture ferroviarie e a supporto del sistema logistico***

Lo sviluppo delle componenti infrastrutturali rappresenta l'elemento decisivo nell'azione di Autorità Portuale a sostegno della logistica e dell'intermodalità. L'obiettivo è presentare un quadro degli interventi da intraprendere che, pur sviluppando i propri effetti diretti in ambito portuale, possano essere letti in una logica più articolata e quale contributo a sostegno della promozione della evoluzione del sistema logistico di interesse per il porto di Genova.

Tale componente è affrontata dall'Ente in una logica integrata in cui, oltre agli interventi sulla rete ferroviaria (dentro e fuori dal porto), dovranno essere inclusi (nell'accezione prima introdotta) gli interventi che riguardano le piattaforme inland e i nodi logistici.

Il tutto deve essere inquadrato nella prospettiva dei Corridoi prioritari europei (in primo luogo, del Corridoio Reno-Alpino) e dei noti interventi realizzati, o in corso di realizzazione, da parte della Confederazione Svizzera sui valichi e di quelli sulle linee che insistono sul territorio italiano intorno ai principali nodi di interscambio (Milano, Novara, Busto Arsizio, ecc..). Tali progetti, unitamente ai necessari interventi relative alle opere ferroviarie sulle linee di collegamento tra Genova e le basi logistiche interne, sono finalizzati ad adeguare progressivamente le infrastrutture ferroviarie agli standard europei previsti per la Rete Centrale e quindi a consentire il transito di treni merci più lunghi, più pesanti, con una sagoma adeguata e quindi economicamente più competitivi rispetto a quelli che attualmente collegano il porto di Genova e l'Italia con il resto dell'Europa.

In questo ambito il già richiamato lavoro svolto da Autorità Portuale in collaborazione con il SiTI rappresenta un valido supporto decisionale e si inserisce nel processo di ricognizione della rete, sviluppato anche a supporto del nuovo Piano Regolatore Portuale, volto ad individuare le criticità, i colli di bottiglia sulla rete ferroviaria nazionale e portuale, ma anche ad evidenziare le opportunità per ulteriori sviluppi della logistica e dell'intermodalità. Inoltre, l'attività sviluppata con SiTI evidenzia in maniera analitica quali siano i flussi intermodali coinvolti nei collegamenti con il porto nonché la dotazione infrastrutturale ed impiantistica delle piattaforme logistiche e degli interporti, rappresentando in questo senso un approfondito repertorio di informazioni a disposizione delle Enti e dei suoi tavoli di confronto.

Lo studio ambisce a rafforzare la base di discussione con i soggetti coinvolti nella programmazione per l'individuazione di progetti "prioritari" sui quali indirizzare risorse finanziarie che si rendessero disponibili, sia per quanto riguarda gli interventi di carattere micro e locale sia relativamente agli interventi infrastrutturali su ampia scala da portare all'attenzione della Cabina di Regia e dei tavoli europei. Per tali motivazioni è stato in precedenza sottolineato il rilievo che assume la qualità del dialogo con i Soggetti pubblici e privati operanti in argomento.

Per quanto riguarda la pianificazione a livello locale, Autorità Portuale ha proseguito la propria attività sia nella direzione della realizzazione di interventi infrastrutturali sia per quanto riguarda l'individuazione di misure e soluzioni gestionali organizzative e tecnologiche in grado di rendere più competitivo, affidabile e fluido il trasporto ferroviario da/per il porto.

Sul fronte infrastrutturale, Autorità Portuale ha da tempo individuato nell'insieme di interventi che fanno parte del cosiddetto Piano del Ferro, le opere ferroviarie che, coerentemente con quanto elaborato nelle precedenti programmazioni, rappresentano la priorità di interventi da realizzare in porto.

<b>Intervento</b>	<b>Importo (M.ni €)</b>
A) Bacino di Sampierdarena – Infrastrutture ferroviarie nel terminal portuale contenitori di Ronco Canepa e opere complementari	16,0
B) Bacino portuale di Sampierdarena – Ristrutturazione e riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento via Galleria Molo Nuovo al parco Campasso, con impianti automatizzati di segnalamento e controllo e realizzazione della trazione elettrica nella tratta galleria Molo-Nuovo / parco Rugna	4,5
C) Bacino portuale di Sampierdarena - Interventi di adeguamento Parco Fuori Muro C.1 ristrutturazione e riqualificazione del parco Fuorimuro con impianti automatizzati di segnalamento e controllo e realizzazione della T.E. C.2 completamento dorsale ferroviaria tra Ponte Libia e Ponte Etiopia, realizzazione raccordo ferroviario ponte Eritrea	15,0 di cui: 12,5 2,5
<b>Totale milioni di euro</b>	<b>35 ca.</b>

Come già rappresentato nei precedenti documenti di programmazione, i progetti inclusi nel Piano del Ferro sono stati sottoposti all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'ottenimento del finanziamento a valere su fondi predisposti ai sensi dell'art. 13 della legge 9/2014, avente quale obiettivo il miglioramento della competitività dei porti italiani e lo sviluppo del trasporto ferroviario con i Paesi dell'Unione Europea. Tali interventi hanno poi trovato un'ulteriore rappresentazione all'interno del Programma presentato da Autorità Portuale ai sensi dell'art. 29 della Legge 164/2014 riguardante la realizzazione dei progetti inerenti la logistica portuale e

suscettibili di inserimento all'interno della Pianificazione Strategica Nazionale della Portualità e della Logistica.

In questo contesto, si ritiene che i complessivi elementi rappresentati nel presente Piano Operativo triennale possano rappresentare un'utile integrazione alla documentazione progettuale già trasmessa al Ministero, proprio perché inseriti in una organica rappresentazione degli interventi ed azioni, non esclusivamente infrastrutturali che Autorità Portuale sta sviluppando in questo ambito di intervento.

Nello specifico, risulta evidente il duplice scopo dell'insieme di interventi individuati da Autorità Portuale: da un lato, razionalizzare l'infrastruttura ferroviaria portuale attraverso misure di adeguamento e miglioramento delle linee e dei parchi, in modo che rispondano ad una più efficiente, sicura ed efficace gestione della logistica ferroviaria in porto che traguardi gli standard europei; dall'altro lato, garantire il miglior accesso alla rete ferroviaria nazionale coerentemente e tempestivamente rispetto a quanto realizzato nell'ambito dei lavori per il nuovo assetto del nodo ferroviario di Genova.

Inoltre si evidenzia come, dal punto da un punto di vista più squisitamente operativo, grazie al complesso delle opere sopra delineate, si verrà a configurare un modello di rete ferroviaria portuale che prevede l'estensione, ovunque risulti possibile, dei presidi di controllo di sicurezza centralizzati, nonché, per quel che concerne il parco Fuori Muro, con l'adozione di un vero e proprio modulo di stazione ferroviaria. E' forse ancora opportuno sottolineare che gli interventi si coordinano con lo sviluppo della programmazione a cura di RFI sul nodo di Genova.