

Piano Operativo Triennale 2012-2014

Indice

0. Introduzione	2
1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici	4
<i>1.1 Quadro macro economico generale.....</i>	4
<i>1.2 L'inquadrimento del mercato nei principali segmenti di traffico e posizionamento del porto di Genova.....</i>	16
1.2.1 I traffici containerizzati	16
1.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili	35
1.2.3 I traffici di rinfuse liquide	43
1.2.4 I traffici di rinfuse solide	53
1.2.5 La movimentazione passeggeri.....	61
<i>1.3 Il distretto della costruzione e riparazione navale: andamento del mercato e prospettive di sviluppo.....</i>	67
2. Le linee strategiche per il triennio	
<i>2.1 La programmazione delle opere portuali</i>	76
2.1.1 <i>Introduzione</i>	76
2.1.2 <i>La riprogrammazione per l'anno in corso.....</i>	78
2.1.3 <i>La programmazione per il triennio 2012-2014.....</i>	79
2.1.4 <i>Le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale</i>	85
<i>2.2 La politica europea nel settore portuale</i>	92
<i>2.3 Il bilancio sociale.....</i>	96
<i>2.4 Programmi per la logistica e il trasporto ferroviario.....</i>	97
<i>2.5 La riorganizzazione del ciclo operativo portuale.....</i>	104
<i>2.5 La politica ambientale.....</i>	118

0. Introduzione

Il Piano Operativo Triennale 2012-2014 rappresenta una importante fase della pianificazione e programmazione delle attività dell'Ente in quanto, se da un lato coincide con l'orizzonte temporale in cui saranno completati gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale vigente, dall'altro segna una fase di passaggio verso la definizione di un nuovo sviluppo infrastrutturale.

Gli eventi del prossimo triennio, e in particolare le evoluzioni che si verificheranno nel corso del 2012, saranno destinati ad influenzare le performance dell'industria marittimo portuale a livello internazionale e nazionale, secondo dinamiche che oggi si caratterizzano ancora per una forte incertezza.

Infatti, se dopo la crisi che ha investito l'economia mondiale nel biennio 2008-2009 i traffici movimentati nel porto di Genova hanno fatto registrare una decisa ripresa (soprattutto nel segmento dei container e convenzionali), i dati relativi al 2011 presentano una situazione che, seppure diversamente articolata rispetto ai singoli comparti, non conferma un definitivo superamento del ciclo negativo della produzione e del commercio.

Questa fase di "transizione" rispetto alla quale le previsioni fornite dalle imprese che operano nel porto confermano un positivo scenario di sviluppo, sarà caratterizzata dal completamento degli interventi in grado di aumentare l'offerta dello scalo e rafforzarne il posizionamento nei diversi segmenti di mercato, nonché dall'avanzamento delle attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Quanto sopra a conferma che il porto di Genova, nel periodo di crisi, ha rilanciato i propri investimenti al fine di rafforzare e sviluppare la capacità produttiva da immettere sul mercato internazionale.

Tuttavia, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2015 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di più lungo termine, la pianificazione di nuove infrastrutture portuali deve traguardare obiettivi di più ampio respiro sia per il comparto commerciale sia per i settori industriali del porto.

Il percorso di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, che si svilupperà entro l'orizzonte temporale della presente programmazione triennale, costituirà un obiettivo strategico rispetto al quale, già a breve termine, sarà previsto un

coinvolgimento degli attori pubblici e privati coinvolti al fine di garantire la massima partecipazione e condivisione.

Parallelamente alle esigenze che scaturiscono dalla programmazione delle opere e che deriveranno dalla puntuale definizione dei nuovi sviluppi infrastrutturali (opere a mare, nuovi banchinamenti, nuove connessioni logistiche) si pone la questione del finanziamento degli interventi e dell'autonomia delle scelte in capo all'Autorità Portuale.

Il tema della scarsità delle risorse pubbliche e della limitata capacità di autofinanziamento attraverso la stipula di operazioni finanziarie basate sull'attuale schema di tasse e diritti marittimi costituisce oggi un vincolo che deve necessariamente essere superato per non vanificare le prospettive di ulteriori e futuri sviluppi dell'offerta.

Il fatto di garantire ad un porto di rilievo internazionale una effettiva autonomia finanziaria costituisce una condizione indispensabile per una corrispondente libertà di determinare le strategie di crescita non solo in ambito portuale ma anche verso i principali mercati di sbocco attraverso investimenti nel sistema logistico di collegamento (interporti, ferrovie, strade).

A questo proposito occorre rilevare come le evoluzioni del settore della logistica e del trasporto negli ultimi anni abbiano confermato il fatto che la competitività di uno scalo è oggi strettamente connessa all'offerta di un sistema di inoltro e distribuzione efficace ed efficiente.

Le innovazioni e le politiche che a livello genovese sono state sviluppate proprio al fine di migliorare i fattori "organizzativi" del ciclo del trasporto e che hanno sperimentato un elevato livello di coordinamento tra tutti gli attori coinvolti, costituiscono un elemento a sostegno dell'esportazione del metodo anche lungo la catena del trasporto. Organizzazione, tecnologia e nuove infrastrutture (anche informative) rappresentano oggi elementi cardine per la competitività porto di Genova.

In questo contesto produttivo, finanziario e di mercato il ruolo di Autorità Portuale diventa cruciale e deve essere progressivamente adeguato ai modelli in atto nelle principali realtà nord europee, attraverso i più opportuni interventi normativi e di riforma atti a garantire la massima autonomia decisionale, di cui la componente finanziaria costituisce uno degli assi portanti.

1. Andamento del mercato e prospettive di sviluppo dei traffici

1.1 Quadro macro economico generale

Lo scenario macroeconomico sintetizzato nel presente paragrafo si pone come obiettivo la descrizione di un quadro generale di riferimento incentrato sulle principali variabili che caratterizzano l'andamento dell'economia e del commercio a livello mondiale. L'analisi si articola in due sezioni: la prima in cui viene rappresentato l'andamento dell'economia globale nel corso dell'anno 2010 durante il quale si è assistito ad una ripresa del sistema produttivo e di consumo globale; la seconda che descrive lo scenario che si sta delineando nel corso del 2011 e che evidenzia un rallentamento del trend espansivo delle economie mondiali.

Il prodotto mondiale è aumentato nel 2010 del 5,1% in netta ripresa dopo la contrazione del 2009 (-0,7%). La crescita del PIL è stata difforme tra le principali aree: più contenuta nelle economie avanzate (+3,1%) e assai più vigorosa in quelle emergenti e in via di sviluppo (+7,3%).

Andamento e previsioni di sviluppo PIL e commercio internazionale (1993-2016) – variazione % su anno precedente

	1993-02	2003-08	2009	2010	2011	2012	2016
PIL Mondiale	3.3	4.0	-0.7	5.1	4.0	4.0	4.9
Economie avanzate	2.8	2.1	-3.7	3.1	1.6	1.9	2.7
- Area Euro	2.1	1.9	-4.3	1.8	1.6	1.1	1.7
- Italia	1.6	0.7	-5.2	1.3	0.6	0.3	1.2
Economia emergenti ed in via di sviluppo	4.1	6.6	2.8	7.3	6.4	6.1	6.7
Africa sub-sahariana	3.7	6.2	2.8	5.4	5.2	5.8	5.1
Europa Centrale e Orientale	3.2	5.5	-3.6	4.5	4.3	2.7	3.9
Asia (economie in sviluppo)	7.1	9.3	7.2	9.5	8.2	8.0	8.6
Medio Oriente e Nord Africa	3.3	6.0	2.6	4.4	4.0	3.6	5.1
America Latina e Caraibi	2.7	4.7	-1.7	6.1	4.5	4.0	3.9
Commercio Internazionale (volumi)	6.5	6.1	-10.7	12.8	7.5	5.8	6.9
Export							
Economie avanzate	6.0	4.9	-11.9	12.3	6.2	5.2	5.5
Paesi in via di sviluppo	8.3	9.2	-7.7	13.6	9.4	7.8	9.1
Import							
Economie avanzate	6.3	4.6	-12.4	11.7	5.9	4.0	5.4
Paesi in via di sviluppo	7.0	10.1	-8.0	14.9	11.1	8.1	9.0

Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook*, Settembre 2011.

Nelle maggiori economie avanzate l'attività è stata ancora frenata dalle conseguenze della profonda recessione del biennio 2008-09, innescata dalla grave crisi finanziaria: alla fine dello scorso anno solo negli Stati Uniti il prodotto era ritornato ai livelli pre-crisi, mentre in Gran Bretagna, in Giappone e nell'area dell'euro l'attività economica restava al di sotto di quei livelli.

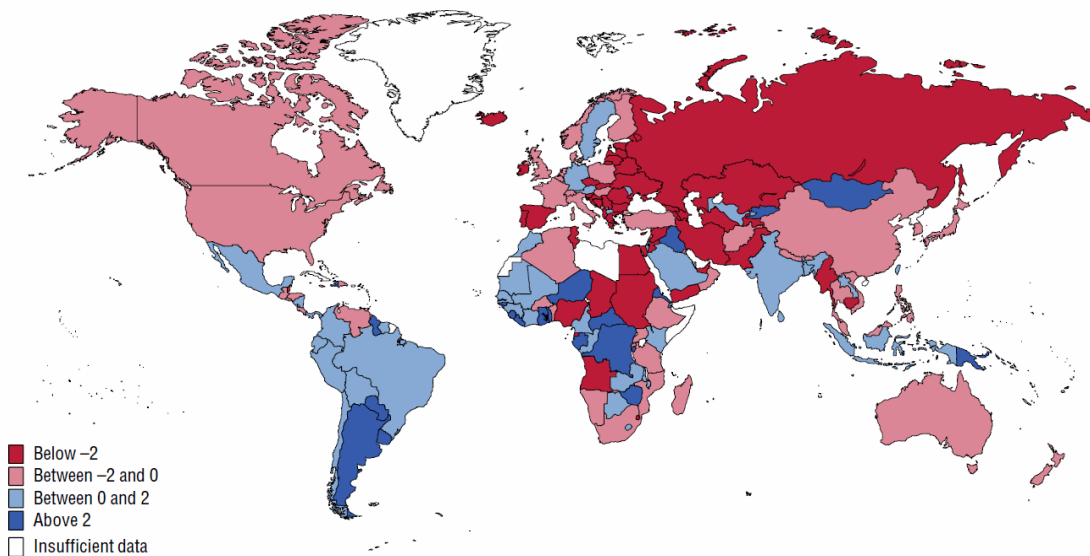
Nei paesi emergenti e in via di sviluppo, nel complesso solo sfiorati dalla crisi finanziaria, la ripresa è stata molto rapida, in particolare in Cina e in India che, con un aumento del prodotto pari in media al 9,7%, hanno continuato a fornire il principale contributo alla crescita mondiale.

Nel Regno Unito e in diversi paesi dell'area dell'euro sono stati avviati piani di risanamento delle finanze pubbliche, ponendo così termine all'azione di stimolo volta a contrastare gli effetti della crisi finanziaria. Negli Stati Uniti e in Giappone hanno prevalso misure di sostegno alla crescita, ma il rapido aumento del debito pubblico ha reso urgente la definizione di programmi di riduzione dei disavanzi.

Governi e banche centrali di molti paesi emergenti hanno avviato nell'anno trascorso una progressiva normalizzazione delle politiche fiscali e monetarie, anche in considerazione del ritorno a condizioni prossime al pieno utilizzo delle risorse produttive.

Livello di crescita attuale rispetto alla media pre-crisi

(punti percentuali di differenza tra il tasso composto 2011-12 e quello 2000-07)



Fonte: Stime Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook*, Settembre 2011.

Nel 2010 la ripresa nell'area dell'euro è proseguita a ritmi moderati e con forti differenze fra paesi. Dall'estate del 2009, dopo aver toccato il punto di minimo della fase ciclica, il PIL dell'area ha recuperato poco più di metà degli oltre cinque punti percentuali persi nel corso della recessione. Sospinte dal forte incremento del commercio mondiale, le esportazioni europee hanno fornito il principale sostegno all'attività; ne ha tratto vantaggio soprattutto il comparto industriale, che più di altri aveva subito gli effetti della recessione globale. Il contributo della domanda interna è stato invece limitato: i consumi delle famiglie sono stati frenati dalla debolezza del mercato del lavoro e dalla flessione del reddito disponibile reale; si sono ulteriormente contratti gli investimenti in costruzioni.

Nel dettaglio, il PIL dell'area dell'euro è aumentato dell'1,8% nel corso del 2010 (dopo la contrazione del 4,1% relativa all'anno precedente). La crescita è stata elevata in Germania (3,6%), più moderata in Francia e in Italia (rispettivamente pari all'1,5% e all'1,3%), pressoché nulla in Spagna; è rimasta negativa in Grecia e in Irlanda.

L'economia tedesca è stata sospinta dall'espansione della domanda mondiale, grazie a un'apertura relativamente maggiore al commercio con l'estero, al forte miglioramento della competitività di prezzo e alla capacità di accrescere gli scambi con le economie emergenti, in più rapida espansione; nella media del 2010 le esportazioni di beni e servizi della Germania sono salite del 14,1% in volume, tornando a fine anno al livello precedente la recessione. Gli incrementi sono stati invece più contenuti in Italia e in Francia (del 9,1% e 9,7% rispettivamente).

Nel 2010 il volume del commercio mondiale di beni e servizi è salito del 12,4%, recuperando completamente il pesante calo del 2009 (-10,9%) e ritornando sui livelli massimi del 2008. La ripresa degli scambi è stata particolarmente rapida nelle economie emergenti, soprattutto in quelle asiatiche.

Il recupero degli scambi ha interessato prevalentemente i beni, che tendono a essere più sensibili al ciclo economico rispetto ai servizi; in particolare, le esportazioni mondiali di beni durevoli, più severamente colpite dalla crisi nel 2009, sono cresciute di circa il 70%, contribuendo per oltre un quinto allo sviluppo dei flussi complessivi.

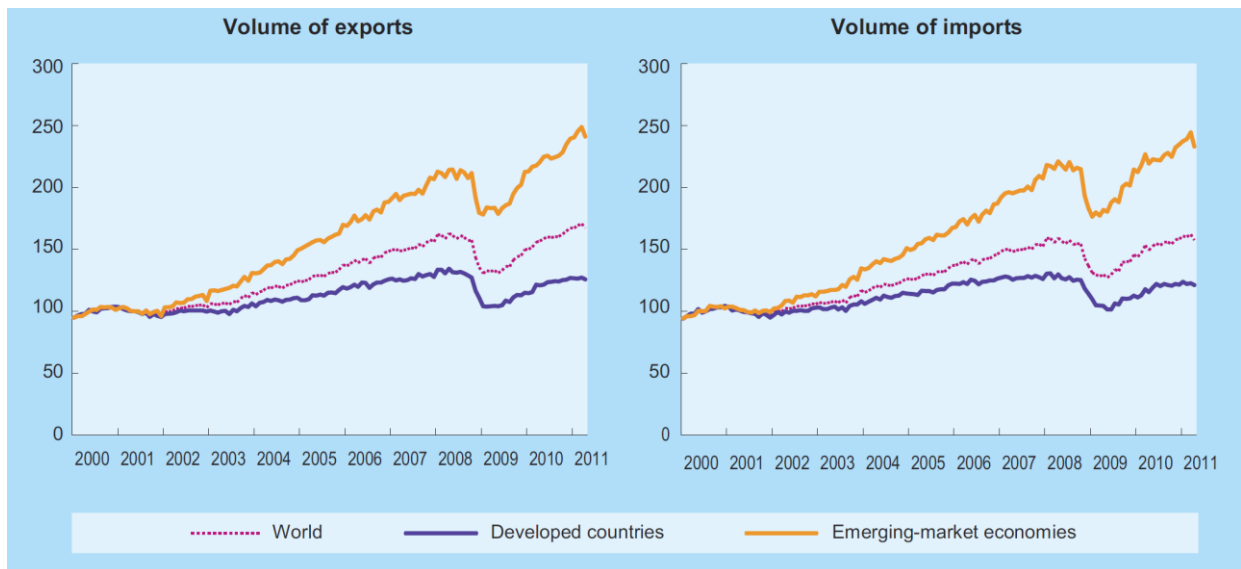
La ripresa degli scambi, benché generalizzata, ha avuto intensità alquanto differenziata tra aree geografiche, riflettendo la diversità dei ritmi di crescita economica. Nei paesi emergenti, in particolare in quelli asiatici, è stato

ampiamente riassorbito il brusco calo verificatosi durante la fase più acuta della crisi e i volumi delle importazioni ed esportazioni si sono riportati su un sentiero di espansione prossimo a quello registrato fino alla prima parte del 2008; al contrario, nelle economie avanzate, gli scambi si sono sviluppati lentamente, frenati dalla debolezza della domanda interna.

I prezzi delle materie prime hanno segnato cospicui aumenti, più intensi a partire dalla scorsa estate, riflettendo, oltre ad attese di miglioramento dell'attività produttiva, anche tensioni dal lato dell'offerta.

Volumi del commercio internazionale

(gennaio 2000 – aprile 2011, anno 2000 = 100)



Fonte: UNCTAD, *Trade and Development Report 2011*.

Esaminando in maggiore dettaglio il trend macroeconomico dell'economia nazionale nel corso dell'anno passato, si evidenzia come l'economia italiana sia tornata a crescere a un ritmo contenuto nel 2010 (1,3%), prossimo a quello medio dei dieci anni precedenti la recessione, confermando il ritardo rispetto al complesso dell'area. Dall'avvio della ripresa ciclica, nell'estate del 2009, il PIL ha recuperato solo due dei sette punti percentuali persi nel corso della crisi globale.

L'espansione dell'attività è stata trainata soprattutto dalle esportazioni, sospinte dalla forte ripresa del commercio mondiale, ma con un'intensità minore rispetto ai principali concorrenti europei, in particolare la Germania. Le vendite all'estero

dell'Italia hanno risentito del basso peso delle economie attualmente più dinamiche, soprattutto dei paesi asiatici emergenti, tra i nostri mercati di sbocco. L'andamento meno sostenuto dei settori esportatori ha anche fornito minore impulso ai comparti manifatturieri a monte della catena produttiva.

La ripresa della domanda nazionale è stata modesta. I consumi delle famiglie hanno ancora risentito della flessione del reddito disponibile reale e delle deboli prospettive del mercato del lavoro. La propensione al risparmio si è ridotta, proseguendo nella tendenza in atto da due decenni.

Passando ad analizzare l'andamento macroeconomico nel corso dell'anno 2011 si rileva come l'economia mondiale continui ad espandersi, ma come il ritmo della crescita si sia moderato nel secondo trimestre del 2011, principalmente per effetto della brusca e generalizzata riduzione del ritmo di crescita delle economie avanzate. A ciò si sono sommati in parte fattori transitori, quali l'impatto della calamità naturale e nucleare in Giappone sia sull'attività economica del paese sia sulle filiere produttive mondiali, nonché l'effetto frenante degli elevati prezzi delle materie prime sui redditi nelle principali economie avanzate e alcune specificità nazionali.

Per contro, la crescita, seppur in lieve decelerazione, si è mantenuta complessivamente robusta nei paesi emergenti, trainata in larga parte dalla domanda interna. In Cina e in India il PIL ha continuato ad aumentare a ritmi sostenuti (rispettivamente del 9,5% e del 7,7%), mentre la crescita è diminuita in misura accentuata in Brasile (3,1% sul periodo precedente, dal 5,0% nel primo trimestre) e in Russia (3,4% per cento sul periodo corrispondente, dal 4,1%).

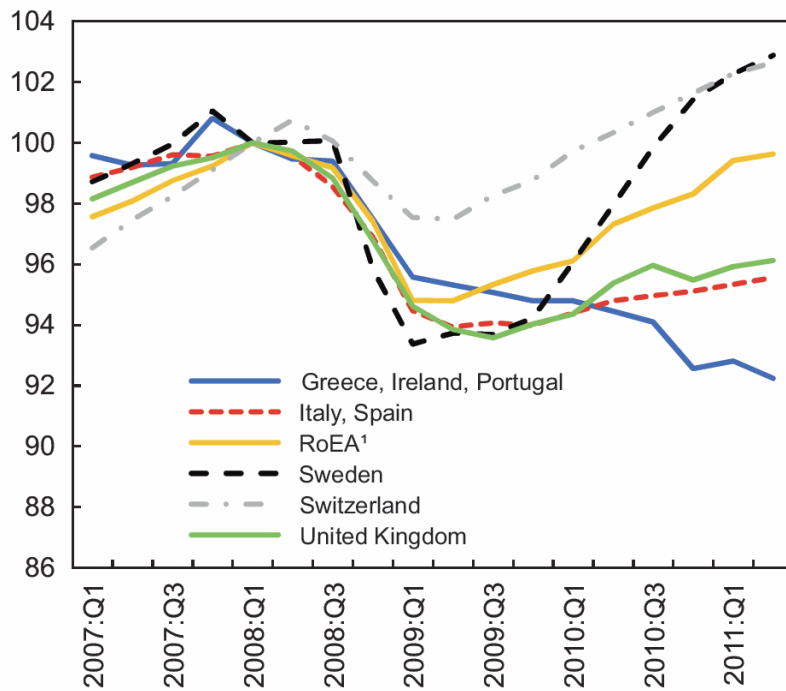
La crescita del PIL dell'area dell'euro si è indebolita dalla primavera, risentendo del venir meno dei fattori temporanei che l'avevano sospinta all'inizio del 2011, in un quadro di rallentamento del commercio mondiale e di diffusione della crisi sui mercati del debito sovrano.

Nel secondo trimestre del 2011 il PIL dell'area dell'euro è aumentato dello 0,2% sul periodo precedente (0,8% nel primo). La domanda interna ha ristagnato: i consumi delle famiglie sono lievemente diminuiti; gli investimenti fissi lordi hanno risentito del calo della componente delle costruzioni a fronte dell'ulteriore aumento della spesa in beni strumentali. Le esportazioni, pur rallentando allo 0,7%, hanno

continuato a fornire il principale sostegno alla dinamica del PIL; tenendo conto del modesto incremento delle importazioni, il contributo della domanda estera netta è stato pari allo 0,2%.

Nella media del primo semestre l'attività economica dell'area è cresciuta dell'1,0% rispetto alla seconda metà del 2010; l'incremento è stato superiore in Germania (1,6%), in linea con la media in Francia e appena positivo in Italia (0,3%).

**Andamento trimestrale del PIL di alcune delle principali economie europee
(primo trimestre 2007 – secondo trimestre 2011; primo trimestre 2008 = 100)**



Note: RoEA = restanti stati europei al netto di Grecia, Irlanda, Italia, Portogallo e Spagna.
Fonte: Fondo Monetario Internazionale, *Regional Economic Outlook: Europe*, Ottobre 2011.

Dopo una ripresa del commercio dell'area dell'euro verso la fine del 2010 e nel primo trimestre del 2011, il tasso di crescita sul periodo precedente delle esportazioni e delle importazioni di beni e servizi è diminuito rispettivamente allo 0,9% e 0,0% nel secondo trimestre del 2011, a fronte del 4,7% e del 5,4% nel trimestre precedente.

Il rallentamento dei volumi di commercio è stato più pronunciato con l'esterno dell'area che al suo interno in tale periodo. La scomposizione nelle categorie di prodotti indica che la crescita dei volumi delle esportazioni verso l'esterno dell'area

dell'euro è diminuita più per i beni intermedi e di consumo che per i beni di investimento.

Nel contempo, anche le importazioni dell'area dell'euro sono state deboli nel secondo trimestre. Gli andamenti delle importazioni dall'esterno dell'area sono principalmente riconducibili alla debolezza della domanda interna e sono stati inoltre in linea con un rallentamento della crescita della produzione industriale nel corso del secondo trimestre.

Tra le principali categorie di prodotti, le importazioni di beni intermedi hanno rallentato più di quelle di beni di investimento e di consumo. Inoltre, le importazioni di beni energetici dai paesi dell'OPEC sono calate sostanzialmente a causa delle interruzioni dell'offerta dalla Libia.

Nell'esaminare le cause specifiche dell'attuale rallentamento dell'attività dell'area dell'euro, è utile considerare due fattori generali che in genere concorrono a una moderazione della crescita nel corso di una ripresa. Il primo è il venire meno dell' "effetto di rimbalzo". Nelle fasi iniziali di una ripresa la crescita è in genere sostenuta dal riassorbimento della domanda arretrata di consumatori e produttori (poiché durante la recessione la spesa era stata rinviata a causa delle prospettive incerte), cui si accompagna una ricostituzione delle scorte, che erano state ridotte nel corso della contrazione. Nell'attuale ripresa l'impatto di questo fenomeno potrebbe essersi già esaurito.

Il secondo fattore che, prevedibilmente, contribuisce a una diminuzione della crescita, è il ripresentarsi di vincoli nella capacità produttiva, una volta ripristinato un grado più elevato del suo utilizzo. Per l'economia dell'area dell'euro, il tasso di utilizzo della capacità produttiva si è riportato nell'aprile scorso su un livello prossimo alla media di lungo periodo (81,6%).

Ciò posto, un fattore importante alla base della moderazione della crescita nell'area dell'euro e della crescente debolezza della domanda, consiste negli effetti di propagazione degli andamenti dell'economia mondiale che, come già evidenziato, ha subito un generalizzato rallentamento.

Nell'area dell'euro, oltre alle cause sul piano internazionale appena descritte, una serie di fattori interni avrebbe favorito il calo della crescita rispetto al primo trimestre dell'anno. È probabile che le misure di risanamento delle finanze pubbliche attuate nei paesi dell'area dell'euro frenino la crescita economica.

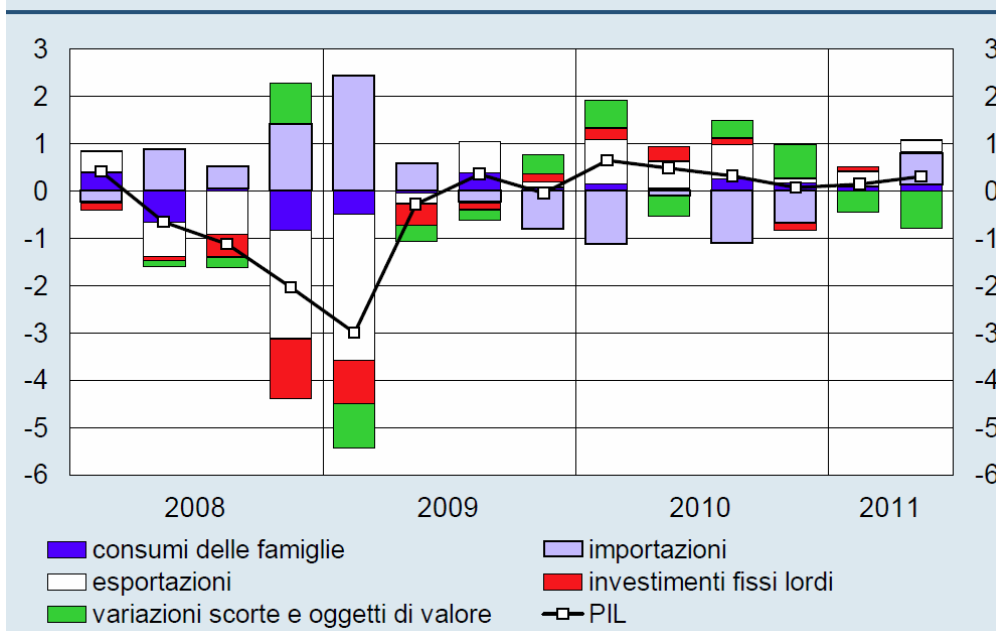
Peraltro, in alcuni paesi dell'area potrebbe aver influito la conclusione di varie misure di stimolo fiscale.

Infine, è probabile che il livello elevato di incertezza derivante dalle crisi del debito sovrano in taluni paesi dell'area abbia avuto ripercussioni sull'attività economica nel suo complesso, attraverso effetti avversi sul clima di fiducia e un'accresciuta incertezza economica.

Passando ad analizzare in maggiore dettaglio l'andamento dell'economia nazionale nell'anno in corso, si evidenzia come la crescita dell'economia italiana risenta del rallentamento di quella globale e, dall'estate, delle forti tensioni sul mercato del debito sovrano.

Nel secondo trimestre del 2011 il PIL dell'Italia è aumentato dello 0,3% sul periodo precedente, dopo due trimestri di sostanziale stagnazione. Le esportazioni hanno continuato a fornire il principale sostegno alla crescita; tenendo conto del contestuale calo delle importazioni, il contributo dell'interscambio con l'estero è stato pari a circa un punto percentuale. La domanda interna è rimasta debole. I consumi delle famiglie hanno segnato un modesto aumento; gli investimenti sono stati frenati dalla contrazione della componente delle costruzioni, a fronte della ripresa di quella in beni strumentali.

Crescita del PIL italiano e contributi delle principali componenti della domanda



Fonte: Bollettino Economico Banca di Italia, ottobre 2011. Elaborazioni Banca di Italia su dati ISTAT.

In un generale contesto di rallentamento del commercio mondiale, le esportazioni italiane di beni e servizi in volume sono aumentate dello 0,9% nel secondo trimestre del 2011 rispetto al periodo precedente. La crescita, leggermente inferiore a quella registrata nel primo trimestre (+1,1%), è interamente ascrivibile alla componente dei beni, mentre i servizi hanno fornito un modesto contributo negativo (-0,2%). In base ai dati di commercio estero, l'incremento delle esportazioni si è concentrato nell'Unione europea, in particolare in Francia e in Germania; la dinamica dei volumi esportati nei mercati esterni all'area è invece risultata più modesta (+0,3%). Il settore che ha maggiormente contribuito alla crescita dei volumi esportati è quello della meccanica, a cui si deve quasi la metà della variazione complessiva e, in minor misura, quello dei metalli, dei mezzi di trasporto e del "made in Italy".

Le importazioni di beni e servizi in volume si sono contratte, nel secondo trimestre, del 2,3%. Il rallentamento è stato più marcato nella componente dei beni (-2,5%), per la quale si è osservata un'inversione di tendenza rispetto ai due anni precedenti; le importazioni di servizi sono diminuite per il terzo trimestre consecutivo (-1,2%). Il settore dell'elettronica ha più d'ogni altro determinato la contrazione delle importazioni di beni; il comparto fotovoltaico, che vale circa un quinto del totale, ha registrato una contrazione del 25% rispetto al primo trimestre del 2011, in graduale normalizzazione rispetto alla dinamica eccezionale indotta dagli incentivi al settore disposti nel 2010. Sono inoltre diminuite le importazioni di mezzi di trasporto e, in minor misura, di prodotti della meccanica. La flessione ha riguardato le importazioni dall'esterno della UE; le importazioni dall'interno della UE sono invece cresciute in misura modesta, alimentate soprattutto dai flussi provenienti da Germania e Francia.

Andando a considerare le prospettive di sviluppo del quadro macroeconomico, come già evidenziato, si può rilevare come il ritmo di crescita dell'economia mondiale si sia ridotto negli ultimi mesi. Questo rallentamento riflette in parte fattori di natura temporanea, quali l'impatto della calamità naturale e nucleare in Giappone sull'economia del paese e sulle catene produttive a livello internazionale, nonché gli effetti al ribasso dei prezzi elevati delle materie prime sui redditi nelle principali economie avanzate.

In prospettiva, il graduale venir meno delle turbative lungo le catene dell'approvvigionamento dovrebbe imprimere un certo slancio alla crescita nella

seconda metà dell'anno. Tuttavia, i tassi di disoccupazione più elevati delle attese e il più basso livello di fiducia di imprese e consumatori nei paesi avanzati dovrebbero incidere negativamente sull'espansione economica. Inoltre, il recente mutamento del clima di fiducia nei mercati finanziari internazionali avrà prevedibilmente ulteriori ripercussioni negative attraverso gli effetti sulla fiducia e sulla ricchezza nella seconda metà del 2011.

Tutto ciò potrebbe seguitare a pesare sul vigore della ripresa nei paesi avanzati, riflettendo la necessità di aggiustamento dei bilanci in vari settori, per contro le economie emergenti dovrebbero continuare a registrare un'espansione relativamente vigorosa, con persistenti pressioni di surriscaldamento.

Per il PIL mondiale in termini reali si ipotizza un aumento medio del 4,0% nel 2011 e 2012 ed un aumento del commercio internazionale rispettivamente del 7,5% e del 5,8%.

Per quanto concerne più nello specifico le prospettive per l'area euro è prevedibile un perdurare dell'espansione dell'attività nell'area, seppure a tassi contenuti. I rischi per le prospettive economiche dell'area sono orientati verso il basso, in un contesto di incertezza particolarmente elevata. I rischi al ribasso attengono principalmente alle tensioni in atto in alcuni segmenti dei mercati finanziari dell'area dell'euro e su scala globale, nonché al potenziale che queste pressioni si propaghino all'economia reale dell'area dell'euro.

Secondo le aspettative degli operatori professionali censiti in settembre da Consensus Economics, il PIL dell'area dell'euro aumenterebbe dell'1,7% nella media dell'anno in corso, rallentando all'1,0% nel 2012.

In seguito, l'attività economica dovrebbe via via acquistare slancio grazie alle esportazioni dell'area, che beneficerebbero dell'incremento della domanda estera, mentre la domanda interna si rafforzerebbe gradualmente, sostenuta dall'orientamento accomodante della politica monetaria, dalle misure di ripristino del funzionamento del sistema finanziario e, infine, dall'impatto della vigorosa domanda mondiale sul reddito interno.

Scenari Macroeconomici (variazioni percentuali sull'anno precedente)

	2010	FMI		Consensus Economics	
		2011	2012	2011	2012
PIL					
Mondo	5.1	4.0	4.0	-	-
<i>Paesi Avanzati</i>	3.1	1.6	1.9	-	-
Giappone	4.0	-0.5	2.3	-0.5	2.4
Regno Unito	1.4	1.1	1.6	1.2	1.8
Stati Uniti	3.0	1.5	1.8	1.6	2.1
Area euro	1.8	1.6	1.1	1.7	1.0
Italia	1.3	0.6	0.3	-	-
<i>Paesi emergenti</i>	7.3	6.4	6.1		
Brasile	7.5	3.8	3.6	3.6	3.9
Cina	10.3	9.5	9.0	9.1	8.6
India	10.1	7.8	7.5	7.5	8.0
Russia	4.0	4.3	4.1	4.2	4.0
Commercio mondiale	12.8	7.5	5.8	-	-

Fonte: Banca di Italia su dati Fondo Monetario Internazionale e Consensus Economics, ottobre 2011.

Nel contesto sopra delineato, il mercato dei trasporti, e in particolare quello marittimo-portuale, ha presentato un andamento che, al netto di specificità merceologiche e geografiche, ha riflesso in larga parte i trend internazionali sopra rappresentati, in ragione del concetto di domanda derivata che caratterizza il mercato.

In generale, come si vedrà più dettagliatamente in seguito, l'anno 2010 ha evidenziato una ripresa e un "effetto rimbalzo" dei traffici marittimi internazionali, mentre nel corso del 2011 la spinta propulsiva della domanda si è andata affievolendo. La portualità italiana e l'industria marittima nazionale, il porto di Genova e il proprio cluster marittimo e logistico hanno in larga misura rispecchiato tale andamento, presentando una crescita nell'ultimo periodo; tale crescita ha però perso vigore nel corso degli ultimi mesi.

Il contesto di instabilità ed incertezza diffuse e le prospettive di rallentamento della crescita economica a livello globale, europeo e nazionale in particolare, impongono di guardare con moderata cautela allo sviluppo delle attività e dei traffici del portuali nell'immediato futuro. Nel più lungo periodo, invece, è possibile delineare prospettive maggiormente ottimistiche, laddove, se le stime del crescita del PIL italiano prospettate dal FMI nel medio periodo trovassero conferma, è ragionevole attendersi, in forza del moltiplicatore che lega il PIL ai flussi portuali, una crescita

moderata dei traffici e delle attività del porto di Genova, al netto delle peculiarità e dei trend che caratterizzano i vari segmenti di traffico del porto e che saranno oggetto di specifici approfondimenti.

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

1.2.1 I traffici containerizzati

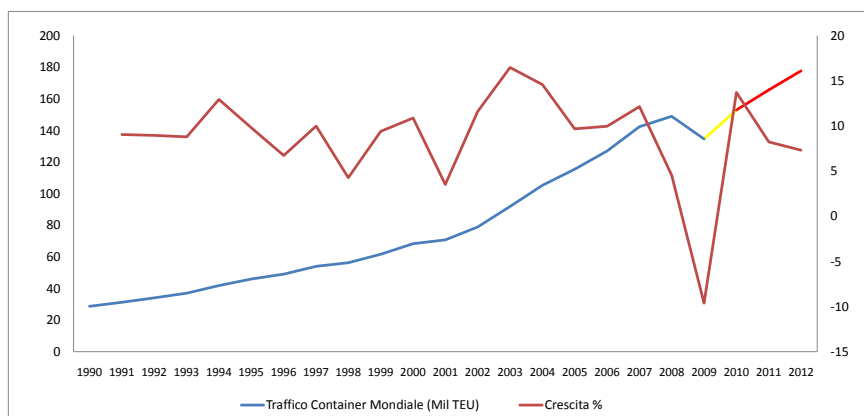
Per contestualizzare la posizione del porto di Genova nel panorama nazionale e internazionale, è necessario individuare le tendenze su scala più ampia cercando di cogliere quelle che sono le caratteristiche del settore nei traffici containerizzati.

Verranno di seguito presentate alcune considerazioni sull'andamento del settore per quanto riguarda le dinamiche su scala mondiale ed Europea, per poi passare all'analisi nazionale e dello specifico porto di Genova.

Il grafico sottostante illustra l'andamento del traffico container su scala mondiale e il relativo tasso di crescita percentuale annua, dal 1990 al 2012¹.

Dal grafico si evince come il volume di traffici container sia cresciuto a ritmi sostenuti a partire dal 2000, con tassi di crescita media annua spesso vicini o superiori al 10%, fatto salvo il crollo del 2009.

Andamento volumi di traffico container su scala mondiale



Fonte: World Container Traffic, Drewry Annual Report (2010)

¹ I colori diversi nella linea dei volumi di traffico sono riferiti a una stima per il 2010 e a una previsione per il successivo biennio, effettuate da Drewry Research.

Tale dato può essere confermato dai dati relativi ai volumi movimentati dai primi 20 porti su scala mondiale per il traffico container, così come illustrato nella tabella sottostante. Per tali porti la crescita media annua registrata nell'ultimo quinquennio è stata pari al 5% circa che, seppur modesto, suggerisce una buona tenuta complessiva del comparto alla crisi internazionale, malgrado il brusco calo del 2009.

Dalla tabella si evince il predominante ruolo svolto dalla portualità asiatica che occupa i primi otto posti della classifica mondiale con una movimentazione complessiva pari a 167 milioni di TEU.

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

	Port	Country	2006	2007	2008	2009	2010
1 (2)	Shanghai	China	21.710	26.150	27.980	25.002	29.070
2 (1)	Singapore	Singapore	24.792	27.932	29.919	25.870	28.430
3 (3)	Honk Kong	China	23.539	23.998	24.494	20.900	23.530
4 (4)	Shenzhen	China	18.469	21.099	21.400	18.250	22.510
5 (5)	Busan	South Korea	12.039	13.261	13.453	11.980	14.180
6 (8)	Ningbo & Zhoushan	China	7.702	9.462	11.226	10.502	13.144
7 (6)	Guangzhou	China	6.600	9.200	11.001	11.190	12.550
8 (9)	Qingdao	China	7.702	9.462	10.320	10.260	12.012
9 (7)	Dubai Ports	United Arabi Emirates	8.923	10.653	11.827	11.124	11.600
10 (10)	Rotterdam	Netherlands	9.654	10.791	10.784	9.743	11.146
11 (11)	Tianjin	China	5.950	7.103	8.500	8.700	10.080
12 (12)	Kaohsiung	Taiwan	9.775	10.257	9.677	8.581	9.181
13 (13)	Poer Klang	Malaysia	6.326	7.119	7.974	7.310	8.900
14 (14)	Antwerp	Belgium	7.018	8.176	8.663	7.310	8.468
15 (15)	Hamburg	Germany	8.862	9.890	9.737	7.008	7.896
16 (16)	Los Angeles	USA	8.470	8.657	7.850	6.749	7.832
17 (17)	Tanjung Pelepas	Malaysia	4.770	5.500	5.600	6.000	6.530
18 (18)	Long Beach	USA	7.290	7.312	6.488	5.068	6.263
19 (19)	Xiamen	China	4.019	4.627	5.035	4.680	5.820
20 (n.d.)	Bremenhaven	Germany	4.500	4.912	5.529	4.565	4.888

Fonte: Port of Rotterdam Web Site

Il primo porto europeo, Rotterdam, si colloca a metà della classifica. Gli altri porti del northern range appartenenti alla lista dei primi 20 sono Anversa, Amburgo e Brema.

Si può notare come la quasi totalità dei porti sia stata colpita sensibilmente dalla crisi e l'anno 2009 abbia rappresentato il momento in cui i volumi di traffico sono diminuiti maggiormente, eccezione fatta per tre porti asiatici, Guangzhou, Tianjin e Tanjung Pelepas, che hanno fatto registrare una continua crescita durante gli anni presi in considerazione.

Appare chiaro che il ruolo dei porti asiatici si conferma centrale nelle dinamiche mondiali del trasporto marittimo di container.

In termini generali, si conferma, anche negli ultimi anni, una tendenza alla crescita del trasporto container globale, a prescindere dall'indebolimento causato dalla crisi internazionale. Il dato del 2010 ha testimoniato una netta ripresa dei volumi di merce movimentata tramite container. I 20 maggiori porti al mondo, in particolare, hanno registrato nel 2010 una crescita del 15% circa dei traffici rispetto all'anno precedente, recuperando ampiamente il calo registrato nel 2009 rispetto al 2008.

Passando ad un focus sui porti Europei, l'andamento registrato negli ultimi anni è in linea con le tendenze generali.

Di seguito sono presentati i primi venticinque porti a livello europeo in ordine di volumi di traffico containerizzato, evidenziando per ognuno il totale dei traffici nel 2010 ed il peso espresso in termini di percentuale sul volume totale.

Top 25 dei porti europei per traffico container

2010			
Porti	'000 TEU	% sul totale	
1 Rotterdam	11.146	16,59%	
2 Antwerp	8.468	12,60%	
3 Hamburg	7.900	11,76%	
4 Bremenhaven	4.871	7,25%	
5 Valencia	4.207	6,26%	
6 Felixstowe	3.400	5,06%	
7 Gioia Tauro	2.851	4,24%	
8 Algeciras	2.810	4,18%	
9 Zeebrugge	2.500	3,72%	
10 Le Havre	2.400	3,57%	
11 Marsaxlokk	2.371	3,53%	
12 Barcellona	1.946	2,90%	
13 St. Petersburg	1.930	2,87%	

14	Genova	1.759	2,62%
15	Southampton	1.600	2,38%
16	Ambarly	1.312	1,95%
17	La Spezia	1.285	1,91%
18	Marsiglia	953	1,42%
19	London	869	1,29%
20	Livorno	635	0,95%
21	Constanza	557	0,83%
22	Bilbao	531	0,79%
23	Venezia	394	0,59%
24	Trieste	282	0,42%
25	Savona	220	0,33%
Totale		67.197	100%

Fonte: Containerisation International database

I primi due porti con maggiori volumi di traffico si confermano essere Rotterdam e Anversa, presenti anche nella top 20 su scala mondiale. Il loro peso sul volume totale del 2010 è rispettivamente del 17% e 13% e insieme ad Amburgo costituiscono il 42% del traffico container europeo.

Il primo porto del Mediterraneo per volumi di TEUs appartenente alla top 25 è quello di Valencia, con 4.871 MI di TEU nel 2010, seguito da Gioia Tauro, con un peso del 4,24% sul totale dei porti Europei.

Se si compara il dato del 2010 con il volume di traffico risalente al decennio precedente, si può confermare il predominio del porto di Rotterdam, che era ed è rimasto il primo porto per volumi di TEUs movimentati. Per quanto riguarda gli altri porti del northern range, Anversa risulta aver preso il posto di Amburgo, che nel 1997 era il secondo porto. E' invece confermato il posizionamento di Brementhaven e Le Havre.

Il confronto tra andamento attuale e situazione degli scorsi anni, evidenzia come nel Mediterraneo abbia assunto particolare rilievo il porto di Valencia, che ha registrato negli ultimi 10 anni un tasso di crescita media annua intorno al 12%, superiore a tutti i porti del Nord Europa, anche se in parte correlato ad una consistente percentuale di traffico di transhipment.

L'analisi dei volumi di traffico è stata compiuta in relazione all'area di appartenenza dei porti, Nord Europa e Mediterraneo, mettendo a confronto i dati disponibili per ogni singolo porto.

Segmentazione dei traffici container europei per area geografica (Dato 2010)

Nord Europa	MI TEU	Mediterraneo	MI TEU
Rotterdam	11.145.804	Valencia	4.206.937
Antwerp	8.468.475	Gioia Tauro	2.851.261
Hamburg	7.900.000	Algeciras	2.810.242
Bremenhaven	4.871.297	Marsaxlokk	2.370.729
Felixstowe	3.400.000	Barcellona	1.945.735
Zeebrugge	2.500.000	Genoa	1.758.858
Le Havre	2.400.000	La Spezia	1.285.155
St. Petersburg	1.930.000	Marsiglia	953.435
Southampton	1.600.000	Livorno	635.270
Ambarly	1.312.000	Constanza	557.000
London	869.000	Bilbao	531.000
Totale Nord Europa	46.396.576	Venezia	393.913
		Trieste	281.629
		Savona	220.000
		Totale Mediterraneo	20.801.164

Fonte: Containerisation International database

Quello che si evince dalla tabella sopra riportata è che, benché i porti del Mediterraneo siano numericamente superiori, il loro peso sul totale dei volumi è inferiore al traffico movimentato dagli scali nord europei. Questi ultimi, infatti, costituiscono il 69% del traffico contenitori del 2010, mentre i porti del Mediterraneo il 31% del totale.

Con riferimento ai porti del Mediterraneo si sottolinea come i primi cinque porti della classifica siano tutti caratterizzati da una vocazione più o meno forte al transhipment. In particolare, tra i porti spagnoli, Algeciras detiene il primato in traffici di trasbordo con una movimentazione di 2,6 milioni di TEUs nel 2010 (-9,3% rispetto al 2009), seguita da Valencia, con 2,2 milioni di TEUs (+18,1%) e Barcellona, con 633 mila TEUs (+4,4%). Il traffico del porto di Malta è anch'esso per il 95% riconducibile al trasbordo e Gioia Tauro è notoriamente un porto di puro transhipment. Nel porto di Genova la percentuale di transhipment è sempre stata residuale e al 2010 si è attestata sull'8,2% per un totale di 145 mila TEUs.

Tenuto conto di tali informazioni, il porto di Genova, in termini di TEUs imbarcati e sbarcati esclusa la quota di transhipment, si collocherebbe in seconda posizione alle spalle del porto di Valencia.

Se si osserva l'evoluzione del traffico container in Europa negli ultimi cinque anni, per i primi 25 porti considerati, si rileva in primo luogo l'influenza della crisi economico-finanziaria avvenuta negli anni 2008-2009. La diretta conseguenza è evidenziata dal volume totale di container movimentati nel 2009 che si è assestato sugli stessi livelli del 2006. La ripresa dello scorso anno a livello globale è confermata anche nei volumi dei porti europei, con crescite percentuali registrate in quasi tutti i porti.

Volume dei traffici container in Europa e variazioni annue %

Porti	2010	Var.%	2009	Var.%	2008	Var.%	2007	Var.%	2006
Rotterdam	11.145.804	14,39	9.743.290	-9,78	10.800.000	0,09	10.790.604	11,77	9.654.508
Antwerp	8.468.475	15,85	7.309.639	-15,62	8.662.891	5,96	8.175.952	16,48	7.018.911
Hamburg	7.900.000	12,73	7.007.704	-28,03	9.737.000	-1,55	9.890.000	11,61	8.861.545
Bremenhaven	4.871.297	7,40	4.535.842	-17,54	5.500.709	12,44	4.892.239	10,48	4.428.203
Valencia	4.206.937	15,14	3.653.890	1,44	3.602.112	18,39	3.042.665	16,49	2.612.049
Felixstowe	3.400.000	9,68	3.100.000	-3,13	3.200.000	-3,03	3.300.000	10,00	3.000.000
Gioia Tauro	2.851.261	-0,22	2.857.440	-17,60	3.467.772	0,65	3.445.337	17,26	2.938.176
Algeciras	2.810.242	-7,64	3.042.759	-8,47	3.324.310	-2,64	3.414.345	4,84	3.256.776
Zeebrugge	2.500.000	7,39	2.328.000	5,34	2.210.000	9,41	2.020.000	22,20	1.653.000
Le Havre	2.400.000	7,11	2.240.714	-9,96	2.488.654	-6,31	2.656.167	24,70	2.130.000
Marsaxlokk	2.370.729	4,90	2.260.000	-3,18	2.334.182	22,78	1.901.180	28,03	1.485.000
Barcellona	1.945.735	8,08	1.800.213	-29,94	2.569.550	-1,55	2.610.099	12,59	2.318.241
St. Petersburg	1.930.000	44,03	1.340.000	-32,43	1.983.000	0,66	1.970.000	35,86	1.450.000
Genoa	1.758.858	14,69	1.533.627	-13,19	1.766.605	-4,77	1.855.026	11,94	1.657.113
Southampton	1.600.000	14,29	1.400.000	-18,13	1.710.000	-10,00	1.900.000	26,67	1.500.000
Ambarly	1.312.000	-28,54	1.836.000	-18,83	2.262.000	16,60	1.940.000	34,16	1.446.000
La Spezia	1.285.155	22,86	1.046.063	-16,06	1.246.139	4,98	1.187.040	4,43	1.136.664
Marsiglia	953.435	8,03	882.580	4,12	847.651	-15,40	1.001.957	6,43	941.400
London	869.000	2,72	846.000	-28	1.167.000	38,27	844.000	13,59	743.000
Livorno	635.270	7,30	592.050	-23,99	778.864	4,47	745.557	13,38	657.592
Constanza	557.000	-4,62	584.000	-57,03	1.359.000	-3,69	1.411.000	38,61	1.018.000
Bilbao	531.000	19,86	443.000	-20,47	557.000	0,36	555.000	6,12	523.000
Venezia	393.913	6,61	369.474	-2,53	379.072	15,04	329.512	4,06	316.641
Trieste	281.629	1,69	276.957	-17,56	335.943	25,42	267.854	21,39	220.661
Savona	220.000	12,06	196.317	-22,35	252.837	4,17	242.720	4,85	231.489
Totale	67.199.750		61.227.568		72.544.299		70.390.261		61.199.975

Fonte: Containerisation International database

Nello specifico si può notare che il porto con maggiore crescita percentuale dal 2009 al 2010 sia stato quello di San Pietroburgo, con una crescita del 44%, seguito dai principali porti europei di Rotterdam, Anversa, Amburgo, Valencia, Genova, La Spezia e Savona, laddove la crescita media si è aggirata intorno al 14%.

I porti che sembra abbiano maggiormente risentito della crisi economica e finanziaria sono stati alcuni porti del Mediterraneo, come Gioia Tauro ed Algeciras, caratterizzati da una forte vocazione al traffico di transhipment, e i porti di Amburgo e Barcellona, che per l'anno 2010 evidenziano volumi ancora ben al di sotto di quelli registrati per il 2007.

Appare inoltre chiaro come l'andamento dei traffici dell'anno 2008 abbia influito sull'andamento dell'anno successivo, 2009, nel quale si sono registrati volumi inferiori all'anno precedente nella quasi totalità del campione preso in esame, eccezione fatta per Valencia, Zeebrugge e Marsiglia.

Con riferimento all'andamento dei noli, il dato sulle tendenze degli ultimi periodi per il settore container fa riferimento alle informazioni pubblicate da Containerisation International e relative al II quadrimestre del 2011.

E' necessario perciò leggere le informazioni sotto riportate tendendo presente che le considerazioni illustrative fanno riferimento ad un periodo di 4 mesi e sono confrontate con i dati del periodo precedente.

Le tendenze generali evidenziano che le rotte maggiormente influenzate da un andamento negativo sono state quelle tra Asia ed Europa, dove diverse compagnie hanno dovuto sopportare un deficit negativo, rispetto al periodo precedente, seppur di lieve entità.

Alcune società hanno risentito particolarmente della riduzione dei noli, soprattutto quelle che all'interno della loro offerta avevano un numero elevato di servizi Asia-Europa e vice-versa, come Hanjin, APL e OOCL.

Lo Shanghai Shipping Exchange (SSE) ha riportato che, considerate 11 rotte principali, su quella per il Nord Europa i noli sono diminuiti del 16,9%, mentre quelli per il Mediterraneo si sono ridotti del 12,7% nel secondo quadrimestre rispetto al primo del 2011.

In termini più generali la riduzione dei noli è stata del 23% rispetto al medesimo dato del 2008 sulle rotte tra Asia ed Europa.

Le considerazioni fatte sulle rotte Transatlantiche sono di andamento opposto, visto che nel quadrimestre di riferimento i noli si sono mantenuti costanti. Questo andamento è stato sostenuto da un aumento del volume di traffico dell'8,6%.

La tabella sottostante evidenzia le tendenze riportate negli ultimi mesi, con le relative variazioni rispetto al dato del 2008, dove il dato di maggiore impatto è la diminuzione dei noli sulle rotte dall'Asia all'Europa, come detto diminuite del 23%.

Variazione del dato mensile sui noli in relazione al dato medio del 2008

Tradelane	Sep-10	Oct-10	Nov-10	Dec-10	Jan-11	Feb-11	Mar-11	Apr-11	May-11	Jun-11
Asia to Europe	10%	6%	0%	-5%	-7%	-9%	-15%	-20%	-22%	-23%
Europe to Asia	2%	0%	-5%	-7%	-11	-16%	-15%	-15%	-15%	-16%
Europe to North America	-15%	-13%	-13%	-12%	-13%	-12%	-13%	-12%	-12%	-11%
North America to Europe	8%	7%	7%	7%	7%	6%	5%	7%	10%	10%
Europe to Western Asia*	-10%	-10%	-10%	-10%	-11%	-13%	-14%	-12%	-14%	-14%
Western Asia to Europe	-12%	-14%	-15%	-17%	-17%	-17%	-16%	-16%	-17%	-19%
Europe to South & Central America	-5%	1%	4%	1%	1%	2%	3%	3%	4%	3%
South & Central America to Europe	-12%	-11%	-12%	-13%	-12%	-11%	-8%	-6%	-7%	-8%
Europe to Australasia	-4%	3%	1%	-3%	1%	3%	3%	7%	9%	7%
Australasia to Europe	1%	-3%	0%	1%	-2%	1%	1%	8%	8%	7%
Europe to West Africa+	-37%	-36%	-39%	-38%	-38%	-38%	-33%	-33%	-32%	-32%
West Africa to Europe+	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Bunker price in Rotterdam at beginning of each month in 2009/10**	406	427	455	440	454	440	449	469	440	422
Bunker price in Rotterdam at beginning of each month in 2010/11**	432	458	471	487	510	564	605	644	619	629

Notes: * Western Asia = Indian Subcontinent and Mid-East region, +Tenerife to Lobito.

** 380cst USD/tonne, provided by Cockett Marine Oil (USD/tonne)

Fonte: Container Trade Statistics

Sono inoltre diminuiti notevolmente i noli dall'Europa all'Africa Occidentale(-32%), e, rispetto al dato del 2008, a giugno 2011 si è verificato un incremento dei noli sulle rotte dall'Europa Mediterranea al Centro America e tra Europa e Australasia.

Dopo aver illustrato il quadro generale degli ultimi anni, verranno presi ora in considerazione alcuni indicatori relativi alle previsioni di domanda per i porti container nel breve-medio periodo (2015), elaborate da Drewry Consultant Group e rappresentati nella tabella che segue.

Previsioni della domanda nel mercato dei porti container globali, 2009-15 ('000 TEU)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% crescita annua 09- 15
Nord America	39.768	42.189	44.459	46.248	48.103	50.024	52.014	4,6%
Nord Europa	47.162	49.300	51.759	54.389	56.995	59.569	62.219	4,7%
Sud Europa	31.505	32.770	34.134	35.649	37.241	38.916	40.645	4,3%
Estremo Oriente	178.200	197.262	215.350	234.047	254.908	276.558	299.652	9,0%
Sud Est Asiatico	65.493	71.815	76.756	81.638	87.000	92.385	97.090	6,8%
Medio Oriente	30.403	33.095	35.662	38.325	41.170	44.209	46.834	7,5%
America Centrale/Caraibi	16.750	17.680	18.657	19.382	20.138	20.927	21.888	4,6%
Sud America	15.352	16.743	17.896	19.121	20.416	21.785	23.629	7,5%
Australasia	8.842	9.408	9.870	10.355	10.827	11.305	11.760	4,9%
Sud Asia	14.054	15.650	17.333	18.930	20.772	22.777	25.363	10,3%
Africa	20.324	21.715	23.206	24.537	26.022	27.578	29.208	6,2%
Europa dell'Est	5.116	5.656	5.969	6.492	7.071	7.720	8.185	8,1%
Totale	472.969	513.283	551.051	589.113	630.663	673.753	718.487	7,2%

Fonte: Drewry Shipping Consultants

Le previsioni in oggetto indicano tra le aree con un maggiore potenziale di crescita l'Estremo Oriente e i paesi dell'Asia meridionale, come è naturale aspettarsi sulla base delle tendenze passate e della forte crescita economica che caratterizza tali aree.

La crescita media annua della domanda tra il 2009 e 2015 per l'Estremo Oriente è stata stimata intorno 9%, mentre per il Sud Asia il tasso annuo di incremento previsto è pari al 10,3%. Si attestano ad un livello inferiore di crescita, ma comunque sostenuta, le aree del Medio Oriente, 7,5%, Sud America, 7,5%, ed Europa dell'Est, 8,1%.

Per le aree del Nord America, Nord Europa, Sud Europa, Sud Est Asiatico, America centrale, Australasia e Africa, il Drewry prevede un ritmo di sviluppo della domanda più modesto, con tassi medi annui tra il 4 e il 6%.

Sempre in base ai dati e alle stime effettuate da Drewry, si può stimare uno sviluppo dell'offerta portuale a livello globale più rallentato, con tassi medi annui di crescita tra il 2 e il 4%, fatta eccezione per i paesi dell'Asia Meridionale per i quali si prevede un più intensivo incremento dell'offerta portuale, con un tasso medio annuo pari al 8,7%.

Alla luce di tali previsioni, nel 2015, il tasso di utilizzo delle infrastrutture dovrebbe raggiungere la quasi saturazione in Estremo Oriente (con il 94,6% di utilizzo), in Medio Oriente (96,4%), Sud Asia (81%) e Australasia (80,9%).

Per quel che riguarda i porti europei, il livello di utilizzo dell'infrastruttura dovrebbe aggirarsi sul 60% al 2015 contro un 55% medio rilevato al 2010, evidenziando ancora una volta come i ritmi di crescita previsti ad oggi siano moderati e ci sia ancora il margine per accogliere una domanda crescente, in concomitanza della ripresa economica internazionale.

Con riferimento agli operatori terminalisti, in risposta alle pesanti ripercussioni della crisi avvertite nel 2009, si è registrata quasi per tutti una ripresa nel corso del 2010, con un incremento generale dei livelli di utilizzo delle strutture.

Sebbene, come sottolineato, gli effetti della decrescita economica siano ancora evidenti in termini di moderati sviluppi della capacità, alcuni operatori stanno riattivando gli investimenti differiti negli ultimi anni.

PSA si è confermato con largo margine, anche per il 2010, il principale operatore di terminal container globale in termini di "equity TEUs" movimentati (valore che tiene conto dei TEUs movimentati in funzione delle azioni di proprietà dell'operatore in quel determinato terminal), con una movimentazione pari a 51,3 milioni di TEUs (+14% rispetto al 2009).

La forte crescita registrata nel 2010 da parte di questo operatore è stata superata solo da Cosco e MSC che hanno rispettivamente registrato incrementi di 24,8% e 20,7%.

La movimentazione di DPWorld e APM terminals è cresciuta, invece, in modo modesto, come si può evincere dalla tabella sottostante.

Nella tabella che segue sono stati considerati, seguendo il nuovo indirizzo di Drewry Shipping Consultants Ltd, non solo gli operatori globali, come per gli anni precedenti, ma anche operatori locali che hanno tuttavia prospettive di espansione internazionale, quali Shanghai International Ports Group (SIPG), China Merchants, Modern Terminals e Ports America.

Operatori terminal container, 2009-2010

Classifica	Operatore	2010		2009		var. % 10/09
		Mil TEU	% sul tot	Mil TEU	% sul tot	
1 (1)	PSA	51,3	9,4%	45,0	9,5%	14,0%
2 (2)	HPH	36,0	6,6%	32,2	6,8%	11,8%
3 (3)	DPW	32,6	6,0%	31,5	6,7%	3,5%
4 (4)	APMT	31,6	5,8%	31,1	6,6%	1,6%
5 (n.d.)	SIPG	19,5	3,6%	n.d.	n.d.	n.d.
6 (5)	Cosco	13,6	2,5%	10,9	2,3%	24,8%
7 (6)	MSC	9,9	1,8%	8,2	1,7%	20,7%
8 (n.d.)	China Mechants	8,9	1,6%	n.d.	n.d.	n.d.
9 (n.d.)	Ports America	8,1	1,5%	n.d.	n.d.	n.d.
10 (n.d.)	Modern Terminals	8,0	1,5%	n.d.	n.d.	14,0%
Totale		219,5	40,2%			

Nota: i volumi in TEUs sono "equity", cioè tengono conto delle effettive azioni detenute da ciascun operatore nel singolo terminal e non del traffico complessivo dello stesso.

Fonte: Drewry Research

Con riferimento alla flotta mondiale per il settore dei container, al settembre 2011 si contano 9677 navi, per una capacità totale di 16.674.227 Teu.

La prima compagnia a livello mondiale, per capacità offerta in termini di TEUs, rimane Maersk, seguita da MSC e CMA CGM. Per quel che invece riguarda la numerosità di navi, MSC rappresenta sempre la compagnia marittima con più navi porta container al mondo.

E' da rilevare l'incremento della flotta di COSCON che è passato dalla settima alla quarta posizione nel ranking globale, a fronte di una retrocessione di APL e K-Line le cui flotte si sono invece ridotte rispetto al 2009.

Composizione flotta mondiale, Settembre 2011

Compagnia	Rank	Flotta 2011 (settembre)		Flotta 2009	
		TEU	Navi	TEU	Navi
Flotta mondiale		16.674.227	9.677	16.149.751	9.688
Maersk	1 (1)	1.899.969	417	1.775.155	398
MSC	2 (2)	1.881.690	435	1.734.249	417
CMA CGM	3 (3)	1.070.023	267	1.047.727	279
COSCON	4 (7)	602.349	147	543.947	144
Hapag-Lloyd	5 (6)	596.737	136	551.616	125
Evergreen Line	6 (5)	586.130	158	584.253	160
APL	7 (4)	582.839	143	590.343	144

Hanjin	8 (9)	494.135	107	448.249	98
CSCL	9 (8)	493.944	124	469.006	122
OOCL	10 (10)	392.759	88	377.652	85
CSAV	11 (11)	382.680	112	375.047	115
MOL	12 (12)	381.324	92	374.491	97
NYK	13 (14)	371.435	87	353.895	86
Hamburg Sud	14 (15)	335.424	96	326.706	97
K Line	15 (13)	331.639	78	358.135	88
YML	16 (16)	329.987	81	320.983	77
HMM	17 (17)	316.546	68	282.045	59
Zim	18 (18)	282.469	72	280.833	73
PIL	19 (19)	232.920	106	230.014	107
UASC	20 (20)	202.642	51	184.343	49
Primi 20		11.767.641	2.865	11.001.689	2.820
% primi 20 su tot.		70,6%	29,6%	68,1%	29,1%

Fonte: Elaborazioni su dati di Containerization International database

La tabella sottostante rappresenta la composizione della flotta container mondiale a gennaio 2011 e a gennaio 2006, con l'individuazione di classi dimensionali. Si tenga presente, indicativamente, che una nave con tonnellaggio pari a 100.000 dwt può trasportare circa 7.000 TEUs.

Composizione della flotta container mondiale per dimensione di appartenenza

Dimensione in dwt	n° navi gen-11	n° navi gen-06	gen 11/gen 06
<9999	763	668	14,2%
10000-14999	613	396	54,8%
15000-19999	337	302	11,6%
20000-24999	534	415	28,7%
25000-29999	148	142	4,2%
30000-39999	644	520	23,8%
40000-49999	356	312	14,1%
50000-59999	442	217	103,7%
60000-69999	463	346	33,8%
70000-79999	96	45	113,3%
80000-99999	219	88	148,9%
>100000	267	63	323,8%
	4882	3514	38,9%

Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistics database

Osservando le percentuali di crescita per classi dimensionali nell'ultimo quinquennio, è chiara la tendenza verso un dimensionamento della navi porta container sempre maggiore, con un vero boom per quanto riguarda le navi con portata superiore alle 100.000 dwt (+323,8%) e una crescita molto marcata anche nelle classi tra i 70.000 e i 100.000 dwt. Tra le navi superiore a 100.000 dwt a inizio 2011, se ne contano 32 di portata compresa tra i 150.000 e 175.000 dwt.

Mentre a inizio 2006 le navi porta contenitori con portata superiore a 50.000 dwt erano pari al 21,6% circa del totale della flotta, a inizio 2011 le stesse risultano pari al 30,5% della flotta.

Con riferimento agli ordini in cantiere, la tabella che segue rappresenta la situazione a settembre 2011. Sono riportati i dati relativi all'orderbook complessivo e le prime 10 compagnie di navigazione con riferimento agli ordini di nuove portacontenitori per gli anni dal 2011 al 2015.

La Maersk risulta essere, in linea con gli anni precedenti, la compagnia con maggiore numero di ordini e con l'orizzonte temporale più lungo. Sono infatti riportati i dati dal 2011 al 2015: per il primo anno è prevista la consegna di 19 navi, mentre per il 2015 sono previste 72 nuove costruzioni.

Seguono gli ordini di MSC, CMA CGM e Coscon, rispettivamente con 20, 7 e 22 navi che verranno consegnate nel 2012.

Nel complesso le maggiori consegne in termini di capacità sono previste per il 2012, per cui si stimano 226 nuove navi con una capacità complessiva di 1.618.757 TEUs.

Orderbook della flotta container mondiale

Company	Rank	On Order		Delivery 2011		Delivery 2012		Delivery 2013		Delivery 2014		Delivery 2015	
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships
Orderbook totale		4.026.367	714	1.174.523	322	1.618.757	226	937.655	141	223.432	21	72.000	4
Maersk	1	416.890	48	131.790	19	86.150	15	72.950	7	54.000	3	72.000	4
MSC	2	388.634	39	133.650	14	209.484	20	45.500	5				
CMA CGM	3	211.287	22	119.247	15	92.040	7						
COSCON	4	283.444	35	77.868	10	165.526	22	40.050	3				
Hapag-Lloyd	5	134.758	11	15.958	2	66.000	5	52.800	4				
Prime 5		1.435.013	155	478.513	60	619.200	69	211.300	19	54.000	3	72.000	4

% su totale	35,6%	21,7%	40,7%	18,6%	38,3%	30,5%	22,5%	13,5%	24,2%	14,3%	100,0%	100,0%	
Evergreen													
Line	6	160.000	20		16.000	2	88.000	11	56.000	7			
APL	7	185.400	20		118.200	12	58.800	7	8.400	1			
Hanjin	8	147.762	12	29.862	3	78.600	6	39.300	3				
CSCL	9	113.800	14	21.800	3	92.000	11						
OOCL	10	141.534	14	2.758	1	17.200	2	103.800	9	17.776	2		
Prime 10		2.183.509	235	532.933	67	941.200	102	501.200	49	136.176	13	72.000	4
% su totale		54,2%	32,9%	45,4%	20,8%	58,1%	45,1%	53,5%	34,8%	60,9%	61,9%	100,0%	100,0%
Altre	1217	1.926.108	479	641.590	255	670.564	124	436.455	92	87256	8	0	0

Fonte: Elaborazioni su dati di Containerisation International database

Mettendo a confronto il numero di navi in ordine e la corrispondente capacità in TEUs, si evince infatti che le navi che verranno immesse sul mercato nel 2012 avranno una dimensione media piuttosto elevata corrispondente a circa 7.100 TEUs di capacità, superiore a quella media delle consegne 2011 e 2013.

Le consegne previste per il 2014 si riferiscono a dimensioni ancora maggiori (media superiore a 10.000 TEUs) e gli ordini di Maersk per il 2015 riguardano 4 giganti del mare da 18.000 TEUs.

L'analisi della flotta mondiale è stata affiancata da una indagine relativa alla dimensione massima del naviglio che ha scalato i principali porti europei a tutto marzo 2011, i cui risultati sono riportati nella tabella seguente.

Navi porta contenitori in servizio nei principali porti europei, marzo 2011

Porto	Servizio	Nome nave	Nome compagnia	Capacità (Teu)
Rotterdam	AE7 (FAL7)	Emma Maersk	Maersk	15,550
La Spezia Fos (Marseilles) Barcelona	Dragon Express	MSC Bari	MSC	14,000
Antwerp	Silk Express	MSC Melatilde	MSC	14,000
Le Havre Hamburg	FAL5 (AE8)	CMA CGM Christophe Colomb	CMA CGM	13,880
Genoa	AE11/MEX2	Maersk Santana	Maersk	8,478
Leghorn	WMed-Canary Is-ECSA	MSC Shanghai	MSC	8,200
Trieste	BEX2/AE12	CMA CGM Ravel	CMA CGM	6,712

Savona	MESA Sling 1(Sirius)	Cap Harriett	Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts- Gesellschaft KG	4,255
Venice	USA-Europe-Far East	Adam Asnyk	Chinese-Polish Joint Stock Shipping Co	1,904

Fonte: Containerisation International

E' interessante osservare come la nave più grande, la Emma Maersk, abbia scalato solo il porto di Rotterdam. I porti di La Spezia, Marsiglia, Barcellona, Anversa, Le Havre e Amburgo hanno invece ospitato navi del gruppo MSC e CMA CGM, con dimensioni pari a 14.000 e 13.880 Teus.

Nei porti di Genova e di Livorno, le navi più grandi attraccate non appartengono al gruppo di mega-contaneir ships ma le loro dimensioni sono comunque rilevanti.

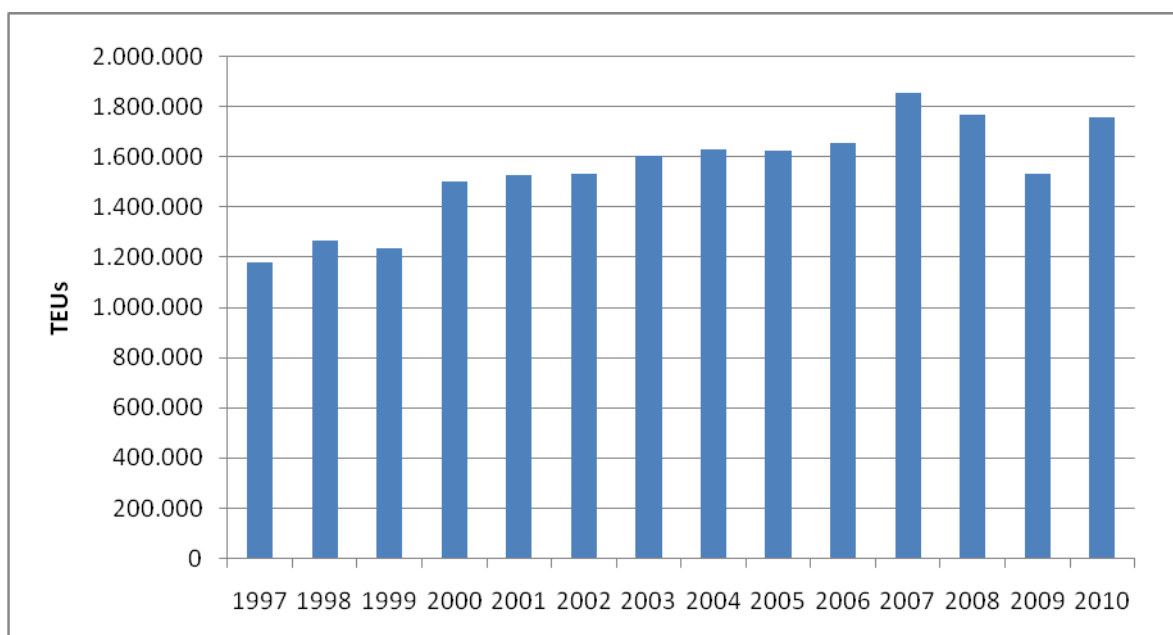
Dopo aver preso in considerazione l'andamento dei traffici containerizzati su scala europea e mondiale, l'attenzione viene ora posta sul **porto di Genova**, ed in particolare sul traffico container.

Come evidenziato in precedenza, il 2010 è stato un anno caratterizzato da una generale tendenza alla ripresa, manifestatesi anche nel caso genovese. Si può infatti osservare come le tonnellate di merce containerizzata siano cresciute del 16,3% dal 2009 al 2010.

Può essere altresì osservato come il traffico container rappresenti buona parte del volume complessivo dello scalo genovese. Risulta infatti che il peso del trasporto container si attesta al 34% del totale, superato solo dal settore dei prodotti petroliferi, con il 36% della movimentazione complessiva.

Il grafico e la tabella seguente riportano rispettivamente il traffico di merce containerizzata nel porto di Genova dal 1997 al 2010 e i volumi di interscambio in TEUs da/per il porto di Genova con le principali aree geografiche a livello mondiale.

Traffici merce containerizzata nel porto di Genova, serie storica 1997-2010



Fonte: Autorità Portuale di Genova

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

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	var. % 10/09	tasso % medio annuo 10/00
ITALY	128,9	123,0	109,7	114,1	141,1	127,3	121,7	-4,4%	-0,6%
EUROPE	154,7	109,7	94,1	96,3	125,4	101,3	116,8	15,3%	-2,8%
GEORGIA, RUSSIA, UKRAINE	5,2	2,2	2,8	3,7	3,1	2,3	2,5	10,1%	-7,1%
NORTH AMERICA	244,8	255,1	202,1	235,9	170,7	141,5	172,8	22,1%	-3,4%
CENTRAL AMERICA	27,7	34,4	28,6	34,7	32,1	26,8	44,2	65,2%	4,8%
SOUTH AMERICA	135,2	86,0	91,7	104,0	68,1	40,8	56,4	38,2%	-8,4%
NORTH AFRICA	156,3	151,3	151,2	156,6	170,0	174,1	168,9	-3,0%	0,8%
EAST AFRICA	26,8	54,6	57,4	56,9	52,8	45,0	48,7	8,4%	6,2%
WEST AFRICA	79,3	63,4	65,5	87,2	74,3	55,3	51,9	-6,0%	-4,1%
MIDDLE EAST	135,1	152,1	150,3	171,4	195,3	170,3	215,4	26,5%	4,8%
INDIA-PAKISTAN	24,3	44,3	50,7	56,5	50,2	41,9	54,2	29,3%	8,3%
FAR EAST	299,5	443,7	589,6	656,0	649,8	525,1	646,3	23,1%	8,0%
OCEANIA	1,2	5,0	6,5	12,1	10,1	9,6	10,2	6,9%	24,4%
OTHER AREAS	81,5	100,0	56,8	69,7	23,6	72,6	48,7	-33,0%	-5,0%
TOTAL	1500,6	1625,0	1657,1	1855,0	1766,6	1533,6	1758,9	14,7%	1,6%

Fonte: Autorità Portuale di Genova

L'area con la quale si registra il maggior livello di interscambio di merci containerizzate è quella del Far East, che nell'ultimo anno ha visto aumentare i traffici del 23% circa, raggiungendo circa 646 mila TEUs sbarcati e imbarcati.

Seguono i traffici con il Middle East, per un totale di circa 215 mila TEUs al 2010, con un incremento rispetto al 2009 pari al 26,5%. Forti percentuali di crescita, seppur riferite a volumi minori in termini assoluti, si sono registrate anche per le aree di Centro (+65,2%) e Sud America (+38,2%) e India Pakistan (+29,3). I traffici con il Nord America, dopo due anni di flessione, hanno segnalato un incremento del 22% circa.

Osservando l'andamento dal 2000 ad oggi si rileva come, in linea con le tendenze macro-economiche registrate e con l'andamento del settore delle merci containerizzate, i tassi di crescita media annua maggiori, fatta salva l'Oceania cui corrispondono bassi volumi di interscambio, siano stati quelli con India Pakistan e Far East, rispettivamente pari a 8,3% e 8% circa.

Le aree rispetto alle quali si sono invece maggiormente ridotti i volumi di interscambio, come già rilevato, sono l'America del Nord, Georgia Russia e Ucraina e l'America del Sud.

Di seguito viene riportata l'evoluzione dal 2005 al 2009 per peso percentuale ed in termini di TEUs del porto di Genova sul totale del traffico container a livello nazionale.

Peso del porto di Genova sul traffico nazionale

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Porti italiani (TEUs)	9.702.708	9.864.375	10.609.108	10.549.886	9.514.891	9.755.694
Porti Nord Tirreno (TEUs)	3.534.023	3.683.059	4.032.673	4.049.155	3.374.225	3.862.154
Genova (TEUs)	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858
% Genova su totale	16,7%	16,8%	17,5%	16,7%	16,1%	18,0%
% Genova su Nord Tirreno	46,0%	45,0%	46,0%	43,6%	45,5%	45,5%

Fonte: Assoport

Si osserva una crescita del porto di Genova pari a due punti percentuali sul totale dei porti italiani a seguito di una ripresa dei volumi a 1,7 milioni di TEU nel 2010. Nell'ultimo quinquennio, inoltre, dopo la flessione del biennio 2008-2009, viene

pressoché mantenuta invariata la quota di mercato sull'arco del Nord Tirreno. E' opportuno tenere presente che tra i porti italiani sono compresi anche i porti con traffico di transhipment prevalente (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto) che sommano una movimentazione di container che si aggira sui 4 milioni di TEUs.

Analizzati i traffici containerizzati nelle loro principali componenti sino a fine 2010, si possono effettuare alcune considerazioni in merito all'anno in corso e alle prospettive per il prossimo triennio.

Sulla base dei dati rilevati al 31.08.2011 e proiettando gli stessi sui 12 mesi, il 2011 potrebbe chiudersi con un incremento pari al 4,5% rispetto all'anno precedente, riportando i volumi movimentati vicino ai traffici pre – crisi e quindi al record del 2007 di oltre 1,8 milioni di TEUs; questo risultato sarebbe in linea con le previsioni contenute nel precedente documento di programmazione.

Per quanto riguarda lo sviluppo del settore nel breve periodo, le previsioni degli operatori, pur nella situazione di incertezza dei mercati precedentemente descritta, mostrano una crescita dei volumi superiore alle aspettative, con un tasso medio di crescita annua del 7% circa (2011-2014). Tale prospettiva sembra ancor più positiva se confrontata con quanto stimato dall'Ocean Shippin Consultants nel 2009, laddove si prevedeva, nella migliore delle ipotesi, il raggiungimento dei livelli di traffico pre-crisi solo nel 2012, come emerge dalla seguente tabella.

Previsioni di sviluppo del traffico containerizzato nel porto di Genova al 2012 – (Milioni TEUs)

	2011	2012
Previsioni - Scenario I	1,781	1,854
Previsioni - Scenario II	1,741	1,834

Fonte: Ocean Shipping Consultants, Genoa 2009-2012 Prognosis

Previsioni di sviluppo del traffico containerizzato nel porto di Genova

	2011*	2012	2013	2014	CAGR
Merci containerizzate (milioni di TEUs)	1,84	1,96	2,08	2,26	7,1%

Fonte: elaborazioni Direzione Pianificazione e Sviluppo sulla base dei dati dei piani di impresa consegnati dai terminalisti- (*) per il 2011 la stima è stata effettuata sulla base del dato al 31.08.11

Il tasso di crescita che emerge dalle previsioni degli operatori per il prossimo triennio, inoltre, si mantiene superiore a quanto stimato a livello globale per la

crescita della domanda dell'area dell'Europa Meridionale ed è il risultato delle diverse strategie poste in essere dai principali operatori dello scalo.

Le stesse, in particolare, si concretizzano nelle seguenti azioni:

- l'intensificazione delle politiche commerciali volte all'acquisizione di nuovi traffici anche come conseguenza degli interventi di potenziamento ed ammodernamento degli impianti produttivi;
- il conseguimento degli obiettivi contenuti nei programmi di attività recentemente posti alla base dell'assegnazione del compendio ex-multipurpose;
- un più intenso sfruttamento della capacità già ad oggi utilizzata e di quella che si renderà effettivamente disponibile nel breve – medio periodo, tenuto conto delle problematiche che hanno interessato alcuni terminal negli ultimi anni.

Rispetto alle positive tendenze nel complesso delineate dagli operatori genovesi, occorre comunque tenere presente le possibili evoluzioni dello scenario macro economico delineato nelle pagine precedenti che, nel caso in cui non si confermasse un definitivo superamento della crisi, saranno destinate ad influire sull'andamento dei traffici nel prossimo triennio.

1.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

Con riferimento segmento dei traffici convenzionali e rotabili, la tabella sottostante rappresenta l'evoluzione della flotta mondiale di general cargo per tipologia di navi, dal 2007 al gennaio 2011.

Evoluzione flotta general cargo, 2007 – 2011

	Mln dwt 2011	dwt % su totale flotta		crescita annua media 2007-2011 %		età media (anni)	
		2007	2011	n° navi	dwt	2007	2011
Navi general cargo	107,0	9,9%	7,9%	0,3%	1,6%	22,6	21,8
di cui							
Single deck ships	59,7	4,8%	4,4%	2,3%	5,2%	21,2	20,3
Multi deck - ships	19,0	2,5%	1,4%	-5,5%	-7,0%	28,3	29,7
Reefer	6,0	0,7%	0,4%	-2,1%	-2,2%	22,1	24,1
Specializzate	16,0	1,3%	1,2%	1,7%	6,0%	19,2	17,0
Ro-Ro	6,3	0,7%	0,5%	1,6%	-2,3%	19,7	18,5
Flotta mondiale	1.348,9	100,0%	100,0%	2,8%	7,5%	19,1	17,5

Fonte: ISL – "Shipping Statistics and Market Review"

Come si evince da una lettura della stessa, tra il 2007 e il 2011 la flotta di navi convenzionali è cresciuta ad un tasso medio annuo dell'1,6% in termini di tonnellate di stazza lorda e dello 0,3 % in termini di n° di navi. Rispetto alla crescita della flotta mondiale, il settore di riferimento si è sviluppato più moderatamente, come risulta dal minor peso delle navi general cargo sul totale della flotta tra il 2007 e il 2011.

Osservando i singoli segmenti, si può notare una diversa evoluzione degli stessi. Ad esempio, a fronte di una vivace crescita delle navi *single-deck* e delle specializzate, si è registrato un decremento delle *multi deck*, e, seppur di minor rilievo, delle navi reefer. Il segmento delle Ro-Ro, invece, segnala una riduzione nel tonnellaggio ma un aumento nel numero di navi.

L'età media delle navi general cargo si aggira sui 22 anni, con il segmento delle multi deck che è costituito dalle navi più vecchie (vicine ai 30 anni di esercizio) e i comparti delle specializzate e delle Ro-Ro che presentano navi più giovani.

Per quanto attiene i nuovi ordini, nel 2010 ammontavano a 377 navi corrispondenti a 5,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, con un incremento del 22,2% rispetto al 2009. L'orderbook complessivo del settore comprende 1295 navi per un tonnellaggio pari a 18.075 dwt. La tabella che segue mostra anche la scansione temporale prevista per le consegne delle navi in ordine, in relazione ai singoli comparti.

Orderbook navi general cargo

Tipologia di navi	Orderbook totale		Programma di consegna			
	n° navi	1000 dwt	2011 dwt % share	2012 dwt % share	2013 dwt % share	2014+ dwt % share
General Cargo	1.295	18.075	59,6%	26,5%	12,4%	1,5%
di cui:						
Single/multi deck general cargo	1.048	14.319	60,2%	24,8%	13,7%	1,3%
Reefer	4	51	38,5%	61,5%	0,0%	0,0%
Specializzate	159	2.864	62,8%	32,9%	4,4%	0,0%
Ro-Ro	84	841	40,0%	32,0%	17,6%	10,3%

Fonte: ISL – "Shipping Statistics and Market Review"

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

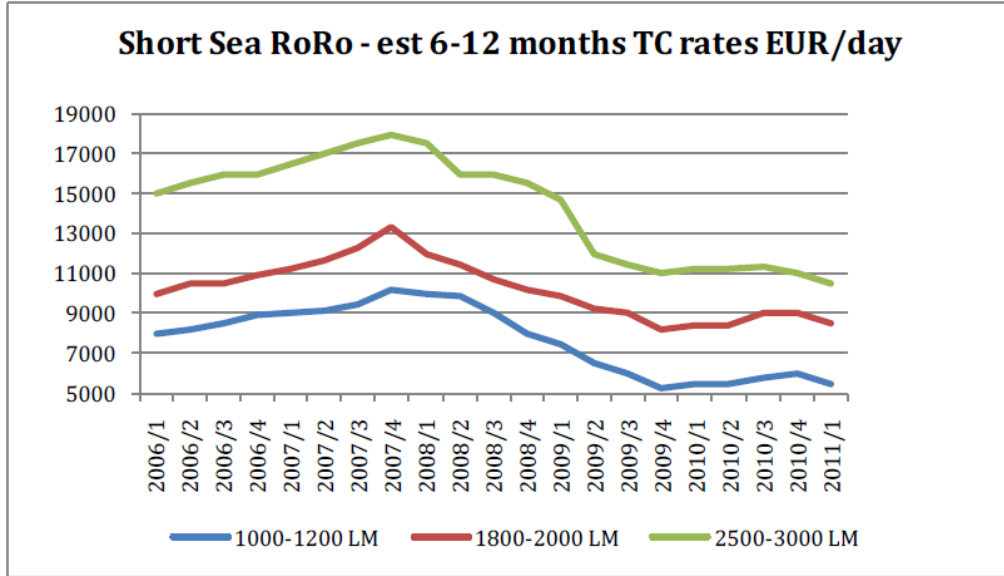
La tendenza alla containerizzazione ha caratterizzato, negli ultimi anni, anche diversi prodotti dell'industria cartaria, modificando alcune dinamiche dei traffici e andando incontro a esigenze di piccoli lotti, maggiore regolarità, ridotte manipolazioni del carico e così via. La crescita di tale industria,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

Con particolare riferimento al comparto dei rotabili, lo sviluppo dei traffici è stato trainato negli ultimi anni dai paesi emergenti ai confini con l'Europa, tra cui spiccano quelli nord africani. La crisi politica ed economica che ha colpito

recentemente questi paesi ha avuto significative ripercussioni sul mercato dei noli e sull'attività del settore in generale.

La tabella che segue mostra l'andamento dei noli per contratti a 6-12 mesi nel periodo 2006 -2011.

Andamento dei noli charter del mercato Ro-Ro, 2006-2011



Fonte: Fearnleys

Il mercato dei rotabili ha risentito della crisi e il calo nella domanda di trasporto ha portato gli operatori ad adottare diverse strategie per sopravvivere, riorganizzando i servizi esistenti. Questo è stato il caso di operatori come Visemar Lines per Visentini, Power Line per Lillbacka, SOL Continent Line per Imperial Shipping e HelOx Line per Bor. Altri operatori sono usciti dal mercato in modi diversi.

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

Operatori Ro-Ro

- DFDS
- Grimaldi (compresa Finnlines)
- Cobelfret
- UN RoRo
- Transfennica
- P&O
- Acciona Tramed

Le attività di compravendita sono rimaste stabili nel 2010 con 19 contratti registrati contro i 16 dell'anno precedente.

Sono state consegnate 22 nuove unità nel corso dell'anno, per un totale di circa 71.000 metri lineari. La consegna di sette unità è stata rimandata al 2011 e tre ordini sono stati cancellati. Tra le nuove consegne solo quattro sono sul mercato tramp. Le demolizioni sono aumentate per il secondo anno consecutivo da 31 nel 2009 (nel 2008 erano state 16) a 51 nel 2010 e ci si attende che le attività di demolizione restino elevate anche nel 2011.

I nuovi ordini sono stati cinque. Nel corso del 2011 31 navi dovrebbero essere consegnate con una media di 2.400 metri lineari ciascuna. Di queste nuove navi sei unità sono destinate al mercato tramp.

Sul fronte italiano, Barry Rogliano Salles a inizio 2011 evidenzia una certa vivacità degli operatori. SNAV ha arricchito la sua flotta di una serie di noleggi e acquisizioni e ha acquistato il 50% delle azioni in Grandi Navi Veloci (GNV).

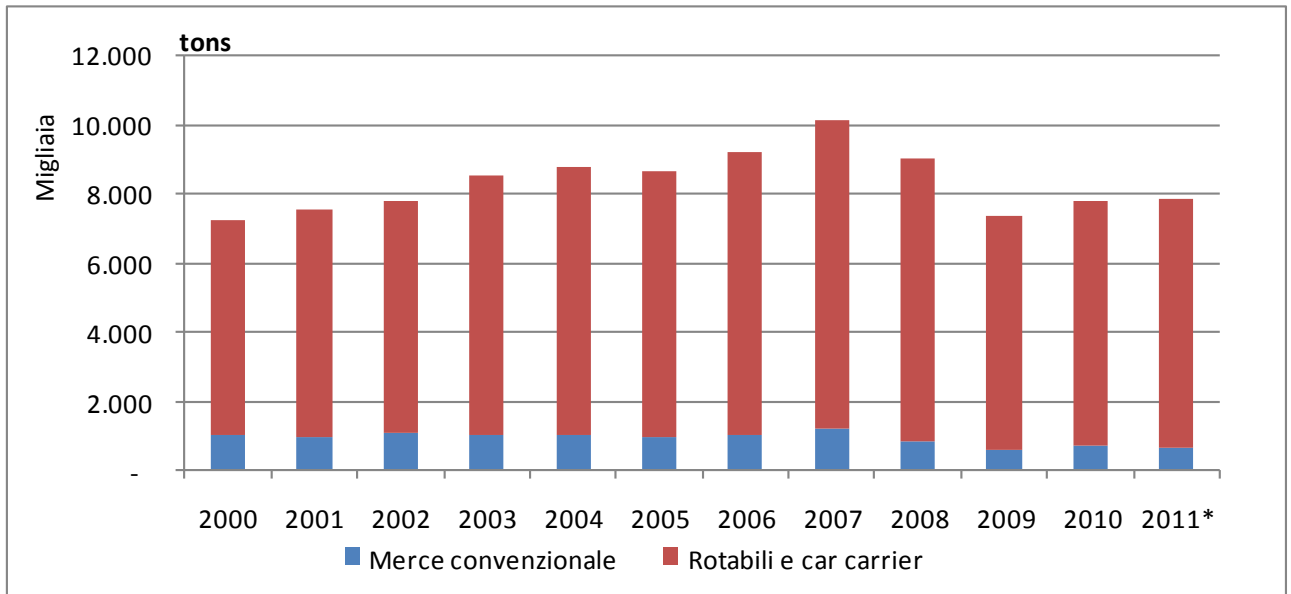
Il lungo processo di privatizzazione di Tirrenia risulta concluso con l'ingresso di Aponte, Grimaldi e Onorato, ancorché siano tutt'ora oggetto di discussione alcune condizioni economiche relative al servizio con le isole.

Alla luce delle riflessioni sopra sintetizzate, l'andamento dei traffici convenzionali nel **porto di Genova** ha registrato nell'ultimo decennio una sostanziale stabilità dei traffici di merci varie contro una crescita del comparto dei rotabili, interrotta solo dalla crisi internazionale. Nell'ultimo biennio, considerata la stima per l'anno in corso sulla base delle rilevazioni di agosto, la movimentazione dei rotabili ha registrato una ripresa, con un tasso medio annuo di crescita pari al 3,4%.

Per quanto concerne i volumi in importazione ed esportazione, questa tipologia di traffici si è sempre mostrata bilanciata dal 2000 a oggi, con una media del 50% all'imbarco e allo sbarco.

La ripresa del 2010 può essere letta in funzione delle origini e destinazioni di questa tipologia di traffici.

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



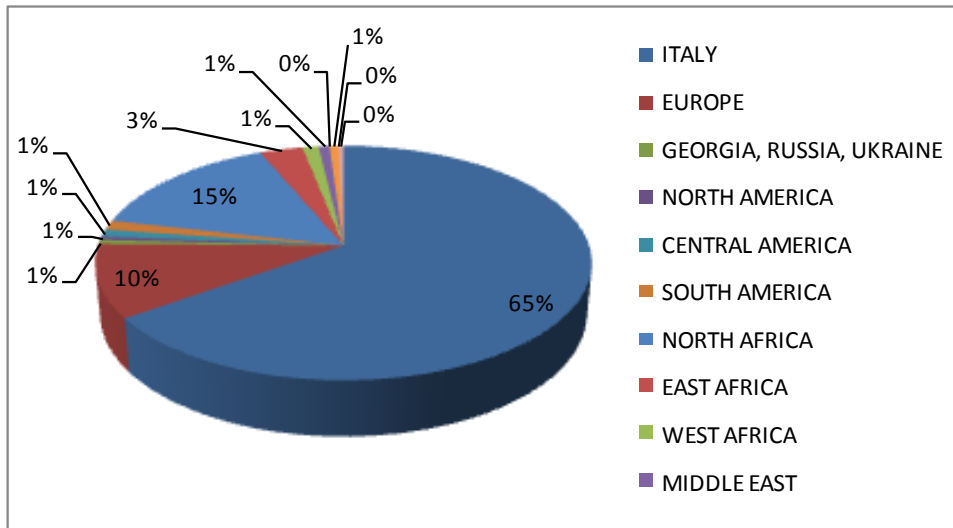
Fonte: Autorità Portuale di Genova; *proiezioni sulla base dei traffici registrati al 31.08.2011

I fattori più rilevanti sono stati un incremento dei volumi scambiati con l’Africa, in particolar modo Africa Occidentale (+84%); è stato significativo l’aumento dei volumi di traffico con il Nord Africa che, malgrado la crisi e l’instabilità politica degli stessi, ha segnato un +8,2% per un totale di 1,44 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate, che rappresenta il massimo storico.

Negli ultimi sei anni i volumi di interscambio con i paesi del Nord Africa sono cresciuti costantemente e costituiscono la seconda area geografica, dopo l’Italia, come origine e destinazione dei traffici.

I volumi di scambio con il Nord America hanno registrato un’impennata, raggiungendo valori toccati solo prima del 2003. Si segnala una decisa ripresa anche nei traffici con l’America Centrale e con l’America Meridionale, per quanto riguarda le esportazioni verso l’Italia.

Origini e destinazioni traffici convenzionali porto di Genova, 2010



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Nel contempo si è registrata una riduzione degli scambi con l'Estremo Oriente, in particolar modo delle merci allo sbarco, che nel 2010 si sono ridotte del 61% circa; tale calo sembra far parte di una tendenza che si sta manifestando da qualche anno, a fronte di una conversione dei traffici alla containerizzazione. Si è registrata una flessione anche nei traffici con il resto dell'Europa, più marcata per quanto riguarda le merci in esportazione dal porto di Genova.

I rotabili costituiscono di gran lunga la maggior parte dei traffici di merci convenzionali, superando, negli ultimi anni, il 90% degli stessi in termini di tonnellate. A seguito del calo registrato nel 2009, il 2010 e i dati parziali del 2011, come già sottolineato, evidenziano una crescita del comparto.

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	ago-10	ago-11	% 11/10
Rotabili ('000 Mtl)	3.250	3.428	3.531	3.962	4.095	4.027	4.255	4.634	4.278	3.509	3.717	2.438	2.496	+2,4%
Rotabili ('000 tons)	6.248	6.534	6.708	7.550	7.771	7.709	8.180	8.922	8.213	6.754	7.136	4.688	4.816	+2,7%

Fonte: Autorità Portuale di Genova

Con riferimento alle altre tipologie di merci convenzionali, dopo il calo del 2009, per l'anno 2010 si evidenziano decise riprese per i traffici specializzati di forestali,

ortofrutta e metalli/prodotti siderurgici, con variazioni anno su anno comprese tra il 30% e il 50% di incremento.

I dati progressivi ad agosto 2011, rispetto al medesimo periodo del 2010, mostrano tuttavia una nuova riduzione dei volumi di ortofrutta (-45% circa) e di forestali (-8% circa); questi ultimi, si mantengono comunque al di sopra dei valori del 2009.

I volumi di prodotti siderurgici e metalli, invece, a seguito del crollo registrato nel 2009, evidenziano un andamento crescente, ad un tasso medio annuo tra il 2009 e il 2011 stimato nel 23% circa, pur rimanendo su volumi complessivamente inferiori al periodo pre-crisi.

Andamento dei traffici di merci varie, forestali e ortofrutta nel porto di Genova (2004 - 2010)

	2005	2006	2007	2008	2009	ago-09	2010	var.% 10/09	ago-11	% ago-11 su ago-09*
Forestali	156.082	191.480	170.166	129.464	103.446	65.748	153.675	48,56%	91.922	18,2%
Ortofrutta	153.712	147.186	172.727	71.392	74.651	48.144	110.948	48,62%	42.919	-5,6%
Siderurgici e metalli	484.064	483.775	645.418	418.899	213.895	133.554	278.114	30,02%	200.704	22,6%
Altre m.v.	169.192	195.898	226.717	211.493	218.918	176.904	140.482	-35,8%	93.008	-27,5%
Totale	963.050	1.018.339	1.215.028	831.248	610.910	424.350	683.219	11,8%	428.553	0,5%

Fonte: APG.

(*) tasso medio annuo agosto 2009-agosto 2011.

Le proiezioni elaborate dagli operatori dei diversi comparti merceologici di merci varie sono sinteticamente rappresentate nella tabella che segue.

Previsioni di sviluppo dei traffici di merci varie 2012-2014 (tons)

	2012	2013	2014
Forestali	160.000	165.000	190.000
Ortofrutta	70.000	70.000	70.000
Siderurgici e metalli	422.000	438.500	460.000
Altre merci varie	195.315	210.056	220.034
Totale merci convenzionali	847.315	883.556	940.034

Fonte: rielaborazioni Autorità Portuale di Genova sulla base dei dati forniti dagli operatori

Le informazioni più significative che si evincono dalla tabella riguardano una generale crescita dei traffici di merci varie e in particolare:

- dei traffici di prodotti forestali, che determinerebbero, pur essendo un comparto di nicchia, la quasi saturazione degli spazi portuali agli stessi dedicati;
- dei traffici di prodotti siderurgici e metalli, che si riassisterebbero sui volumi consolidati nel periodo pre-crisi.

Per quanto attiene i rotabili, i dati degli ultimi due anni si mostrano quasi in linea con le previsioni di scenario base effettuate in sede di elaborazione dello studio preliminare per il progetto di variante di Voltri. Le due tabelle seguenti rappresentano i dati di rotabili comprese le auto al seguito e le previsioni di scenario base dei medesimi valori.

Rotabili comprese le auto al seguito (2006-2011*)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
Rotabili (tons)	8.187.033	8.928.889	8.220.445	6.753.615	7.136.164	8.101.980

Fonte: Autorità Portuale di Genova. * Il dato 2011 è stato stimato in base alla proiezione del progressivo registrato al 31.08.11

Prospettive di traffico – scenario base, 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Rotabili (tons.)	8.200.000	8.450.000	8.750.000	9.050.000	9.350.000

Fonte : Autorità Portuale di Genova

Lo scenario base considera un tasso medio annuo composto pari al 3,3%, tasso che nel prossimo triennio potrebbe rivelarsi anche sovrastimato in ragione delle incertezze che tuttora caratterizzano la sponda Nord Africana del Mediterraneo.

E' tuttavia opportuno evidenziare come attualmente la movimentazione dei rotabili, sia per quanto attiene i traffici delle cosiddette autostrade del mare a merci prevalenti, sia per quanto riguarda il traffico extra-Shengen, vengono movimentati in aree non propriamente dedicate e che le previsioni effettuate tengono invece conto degli effetti positivi che potrebbero derivare dalla predisposizione di una nuova offerta portuale, in primo luogo in termini di razionalizzazione degli spazi, e secondariamente di separazione dei flussi.

1.2.3 I traffici di rinfuse liquide

L'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) evidenzia come nel corso del 2010 la flotta totale di navi cisterna sia cresciuta del 5%, in termini di tonnellaggio, e il segmento degli oli e dei chimici, in particolare, abbia registrato un incremento dell'8,2%.

A gennaio 2011 la flotta mondiale di navi cisterna ha raggiunto 524 milioni di tonnellate di portata lorda, corrispondenti al 38,8% della flotta mercantile mondiale. Nel periodo 2007 – 2011 la crescita media annua di tonnellaggio è stata pari al 6,6%.

Evoluzione flotta navi cisterna, 2007 – 2011

	Mln dwt 2011	dwt % su totale flotta		crescita annua media 2007-2011 %	
		2007	2011	n° navi	dwt
Navi cisterna	523,6	40,7%	38,8%	4,3%	6,2%
di cui					
Petroliere	473,3	37,1%	35,1%	5,2%	6,0%
Chimici	6,9	1,0%	0,5%	-2,9%	-8,8%
Gas liquefatti	43,4	2,7%	3,2%	5,4%	12,8%
Flotta mondiale	1.348,9	100,0%	100,0%		

Fonte: ISL – "Shipping Statistics and Market Review"

Nel corso del 2010 sono state consegnate 949 navi cisterna per un tonnellaggio pari a 54,5 milioni di dwt. Nello stesso periodo sono stati registrati 357 nuovi ordini corrispondenti a 16,8 milioni di dwt e sono state demolite 213 unità, per un tonnellaggio di 8,9 milioni di dwt. A inizio 2011 l'orderbook contava 1543 navi cisterna per 125 milioni di dwt.

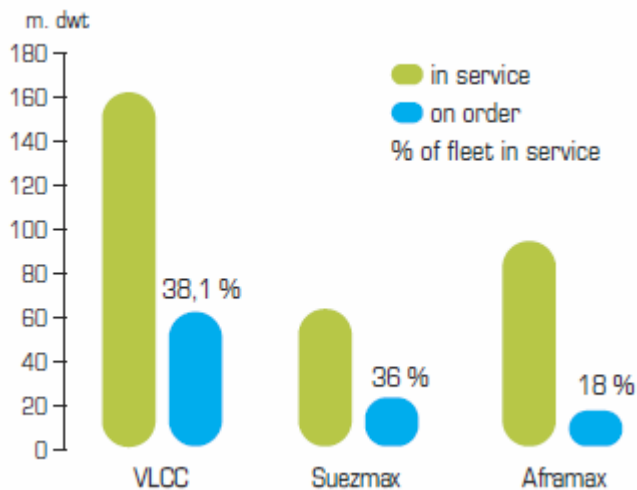
Sotto il profilo del commercio globale via mare, nel 2010, su 8,4 miliardi di tonnellate, circa il 35,7 % riguarda le rinfuse liquide. Tale percentuale ha registrato un sensibile decremento dalla fine degli anni '80, in cui il medesimo rapporto era pari al 42%, ad oggi.

I noli charter relativi alle petroliere hanno registrato un picco a inizio estate nel 2010 per poi calare a causa dell'eccesso di offerta e del calo della domanda, soprattutto in Europa (Fearnleys), mentre quelli relativi alle altre navi cisterna (product tankes) sono sempre rimasti su valori bassi nel corso dell'anno.

In termini generali il 2010 è stato un anno difficile per gli operatori del mercato delle navi cisterna, anche se il mercato ha reagito forse meglio rispetto alle aspettative di fine 2009.

Le maggiori preoccupazioni sono principalmente dovute al fatto che la flotta di navi per il trasporto di greggio e altre rinfuse liquide è giovane (età media circa 8 anni) ed è previsto che nel 2011 si registri un incremento vicino al 12% nei volumi di stazza lorda, con maggiori consegne per il tonnellaggio relativo a VLCC, Suezmax e Aframax.

Flotta tanker in servizio e ordinativi (fine 2010)



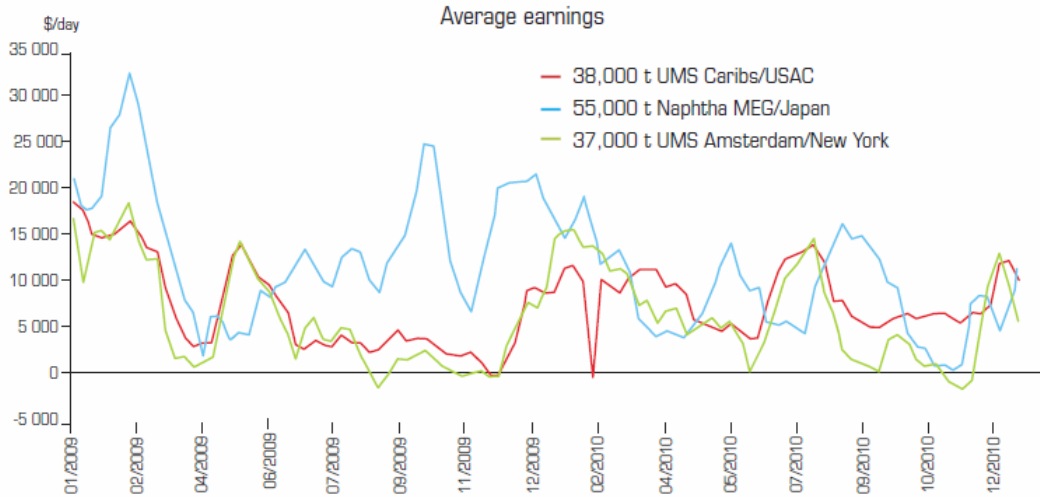
Fonte: Alphaliner Annual Review 2011

Con riferimento alla domanda mondiale di greggio l'International Energy Agency (IEA) prevede che nel 2011 vengano raggiunti, principalmente a causa di una forte crescita delle economie di Cina e India, 88,8 milioni di barili al giorno (bbl/day), contro gli 87,4 del 2009, dato che non sarebbe comunque sufficiente per assorbire la sovracapacità a disposizione.

La Cina, che, superati gli Stati Uniti, è ormai il maggior consumatore mondiale di energia, si pone come paese traino della domanda mondiale. Attualmente raffina circa 8,5 milioni di barili di greggio al giorno di cui almeno 7,5 importati via mare e si prevede una forte crescita della capacità di raffinazione nei prossimi anni. Questo richiederà una crescente capacità di trasporto marittimo tramite VLCC.

Nel mercato delle "product tanker" il 2010 ha registrato un decremento generalizzato dei noli. Le navi Long Range di prima categoria hanno risentito della concorrenza delle Long Range 2 sulle rotte a lungo raggio e delle Medium Range sulle rotte a breve raggio.

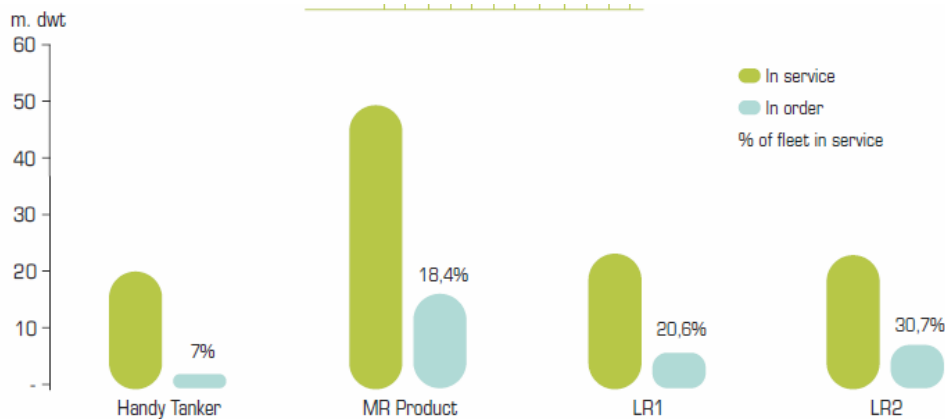
Andamento noli Product tanker (2009 - 2010)



Fonte: Alphaliner Annual Review 2011

I noli charter (a 1 e 3 anni) si sono ridotti quasi del 10% rispetto al 2009 e, data l'età delle navi e il previsto arrivo di 37 nuove unità nel 2011, si prevede che la situazione non migliori nel breve termine. Stesso ragionamento vale anche per le Medium Range per le quali, con una flotta attuale di 1150 navi (fine 2010), sono previste 100 nuove consegne.

Flotta "product tanker" in servizio e ordinativi (fine 2010)



Fonte: Alphaliner Annual Review 2011

Tra le navi cisterna che trasportano prodotti, le Handysize (37-40.000 dwt) sono quelle che meno risentono dell'eccesso di capacità. La flotta a fine 2010 è composta da 570 navi delle quali più del 30% ha più di 15 anni di età e per il 2011 è prevista la consegna di sole 10 nuove unità.

Oli vegetali

I volumi di olio di palma trasportati su navi Handysize e Medium Range (MR), principalmente da Indonesia e Malaysia verso le zone Europa/Mar Nero e gli Stati Uniti, sono cresciuti del 4,7% nel 2010, a seguito di un calo dell'8% registrato tra il 2008 e il 2009.

Nel corso del 2010, sono state consegnate in Asia 108 cisterne per oli Medium Range, di cui 65 IMO II/III. Di queste 45 sono state noleggiate per il loro primo viaggio per il trasporto di olio di palma, principalmente destinato a Europa e Stati Uniti. Su 20 Handysize consegnate, 18 sono state noleggiate nello stesso modo per l'olio di palma. Per il 2011 è prevista la consegna di un centinaio di MR, di cui circa 70 IMO II/III. Per le Handysize ci si aspetta lo stesso numero di consegne del 2010.

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

Le esportazioni di olio vegetale dall'Argentina sono cresciute solo dell'1,4% nel 2010 mentre i volumi di biodiesel esportati sono incrementati del 21% rispetto al 2009, raggiungendo un totale di 1,3 milioni di tonnellate. Circa il 90% delle esportazioni di biodiesel è destinato ai paesi europei.

Del calo delle esportazioni verso la Cina hanno beneficiato anche l'Europa, il Nord Africa e in particolar modo l'Iran, trattandosi di prodotti non soggetti alle sanzioni europee e statunitensi.

Per quanto riguarda i mercati di riferimento, è interessante sottolineare la crescita registrata nella produzione mondiale di biocarburanti nell'ultimo decennio. Si pensi che, sulla base dei dati pubblicati da UNEP (United Nations Environmental Programme), la produzione mondiale di etanolo per i carburanti è triplicata tra il 2000 e il 2007 da 17 bilioni a più di 52 bilioni di litri, mentre il biodiesel è passato da 1 bilione a quasi 11 bilioni di litri. Le previsioni effettuate dall'UNEP a fine 2009 stimavano che l'uso globale di bioetanolo e biodiesel potesse duplicare nel giro di

dieci anni, principalmente trainato da USA, Unione Europea, Brasile e Cina. USA, Unione Europea e Brasile sono anche i principali produttori di mondiali di biocarburanti.

Chimici

In termini generali, nel corso del 2010, i livelli dei noli e i volumi movimentati sono rimasti su valori molto bassi.

L'eccesso di capacità di stiva delle navi del comparto, la forte concorrenza, gli elevati standard per i contratti charter, le richieste di elevate qualificazioni per equipaggio e operativi, i costi elevati del bunker e i premi assicurativi legati alla pirateria hanno influito negativamente sul mercato delle navi chimichiere.

I noli sul mercato spot hanno avuto un andamento decrescente a partire dalla primavera fino al terzo quadrimestre, con un calo medio del 20%, ritornando sui livelli della crisi a fine 2008. Tutte le zone sono state colpite ma il mediterraneo orientale e la regione del Mar Nero ne hanno risentito in modo particolare, tanto che molti armatori sono riusciti a fatica a coprire i costi operativi. Un fattore determinante è stato l'elevato prezzo del bunker che incide in particolar modo su navi mediamente di piccola dimensione come quelle del settore in oggetto; i prezzi dello stesso hanno raggiunto livelli mai più incontrati dal 2007.

La flotta, inoltre, ha raddoppiato in capacità negli ultimi cinque anni e l'eccesso che si è venuto a creare non sarà assorbito per diversi anni.

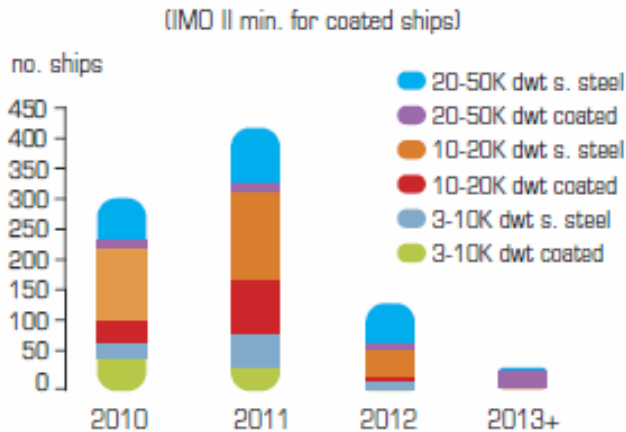
La situazione nel breve termine rimane piuttosto incerta. La ripresa globale è ancora debole, malgrado la crescente domanda di chimici da parte di India e Cina, alimentata dalle ambizioni di esportazioni dei paesi del Medio Oriente.

Sul lato dell'offerta, 61 nuove navi sono state consegnate nel 2010, di cui la maggior parte nel segmento da 10.000 a 20.000 dwt di capacità. Le demolizioni sono state superiori alle aspettative, registrando il record di 792.000 dwt attribuibili a 51 unità.

Nel 2010 la flotta di navi per il trasporto dei chimici è cresciuta del 20,8% circa.

Per il 2011 si attende un nuovo significativo incremento. Si prevede l'entrata in servizio di 82 navi per un totale di 1,5 milioni di dwt. Si sono registrate solo due cancellazioni nel 2010.

Navi chimichiere consegnate nel 2010 e orderbook a fine 2010



Fonte: Alphaliner Annual Review 2011

Il numero di nuovi ordini nel 2010 ha raggiunto le 10 navi per un totale di 292.000 dwt, tra cui si evidenzia l'ordine delle due più grandi "coated tanker" (75.000 dwt) mai entrate in servizio la cui consegna è prevista per il 2013. Le navi coated tanker, per le loro caratteristiche tecniche (rivestimento interno), porteranno una maggiore flessibilità di carico, potendo essere utilizzate sia per prodotti chimici/petroliferi che per oli vegetali.

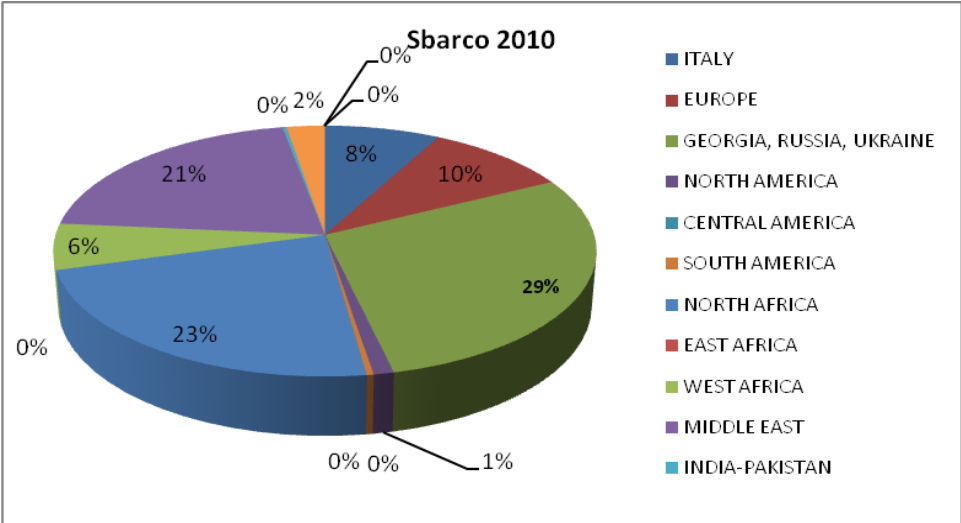
Passando ad analizzare il **porto di Genova**, l'andamento dei traffici di rinfuse liquide riflette parzialmente gli effetti congiunturali sopra sintetizzati, non tanto per quanto attiene i traffici petroliferi i cui volumi sono pressoché costanti nel tempo in conseguenza delle dotazioni infrastrutturali e di collegamento del porto, quanto per i comparti dei chimici e delle rinfuse alimentari e biodiesel.

I traffici complessivi di rinfuse liquide si sono attestati nel 2010 su un volume di circa 19,7 milioni di tonnellate, con una flessione del 3% rispetto al 2009, riconducibile principalmente a un calo della movimentazione di greggio.

Per quanto riguarda le principali origini e destinazioni dei traffici di rinfuse liquide petrolifere e non petrolifere, i grafici sottostanti mostrano la composizione al 2010, per merci allo sbarco e all'imbarco. La tipologia di traffico in oggetto presenta, come noto, un forte sbilanciamento in import per cui le merci sbarcate costituiscono circa il 90% del totale di rinfuse liquide movimentate.

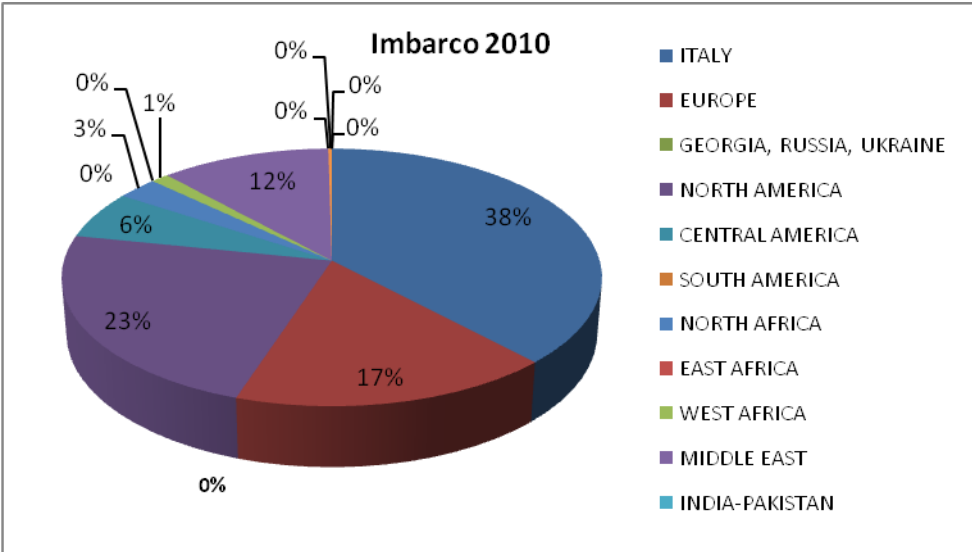
Rispetto al 2009 gli incrementi maggiori si sono registrati nelle importazioni da Georgia, Russia e Ucraina (+33,5% per un totale di 5,1 milioni di tonnellate di merce sbarcata, il volume più alto registrato nell'ultimo decennio), seguite da quelle da Medio Oriente (+20,2%), Far East e Nord America. Sono cresciute anche le importazioni da Sud America e India-Pakistan sebbene siano riconducibili a volumi molto più ridotti.

Aree geografiche rinfuse liquide sbarcate nel porto di Genova



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Aree geografiche rinfuse liquide imbarcate nel porto di Genova



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Forti flessioni si sono invece registrate nelle rinfuse liquide sbarcate dal resto dell'Italia, dall'Europa, dall'Africa Occidentale e dal Nord Africa.

Con riferimento alle merci imbarcate, le principali destinazioni sono l'Italia stessa, il Nord America, gli altri paesi Europei e il Medio Oriente. Rispetto al 2009 si è registrato un boom dei traffici verso il Medio Oriente che hanno segnato +94,7% con 235 mila tons circa.

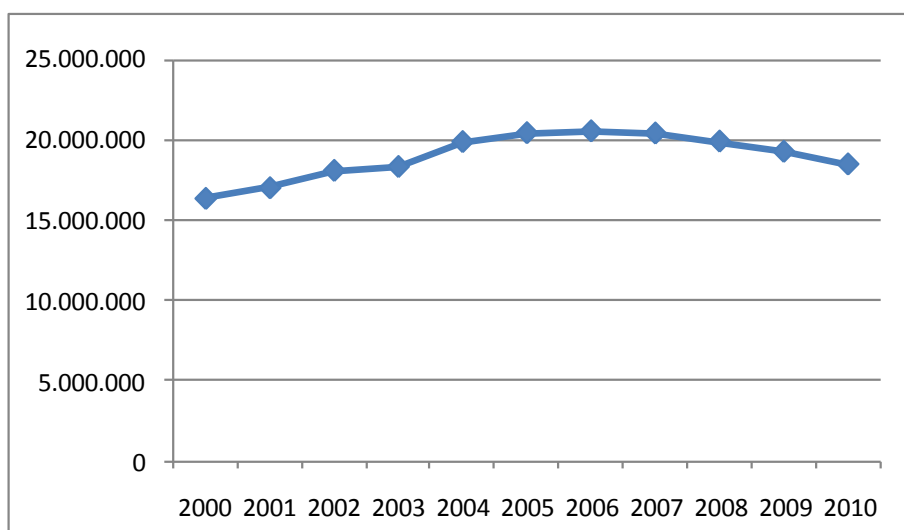
Sono cresciuti sensibilmente anche i traffici verso l'Italia (+19,6%), il Nord America (+24,3%) e l'America Centrale (+36,5%).

Andando ad analizzare i singoli comparti del segmento delle rinfuse liquide nel porto di Genova, si osserva, come già accennato, un ulteriore calo del greggio nel 2010 (-5,3%).

Nel contempo si è registrato un incremento pari al 4,4% della movimentazione di prodotti petroliferi, per un totale di traffici pari a 5,1 milioni di tonnellate, tra i valori più alti registrati nell'ultimo decennio.

Sulla base dei dati rilevati al 31.08.2011, per l'anno in corso si stima nel complesso un ulteriore decremento della movimentazione di greggio e prodotti petroliferi.

Andamento rinfuse liquide petrolifere nel porto di Genova



Fonte: Autorità Portuale di Genova

Per quanto riguarda i prodotti chimici, la movimentazione complessiva degli stessi ha segnalato una decisa ripresa nel 2010, con una crescita del 14% circa rispetto

al 2009, riconducibile principalmente ai terminal specializzati di Sampierdarena. Per quanto concerne il polo di Multedo, infatti, i traffici hanno fatto registrare un calo costante dal 2007 a tutto il 2010.

Anche per l'anno in corso, sulla base dei dati di agosto, è ragionevole attendersi un incremento del comparto, con una prevalenza delle realtà presenti nel bacino di Sampierdarena.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Prodotti chimici	606.077	583.020	564.794	568.329	492.437	469.514	535.695	14,1%
Biodiesel	-	13.943	22.398	53.951	89.813	98.868	307.811	211,3%
Oli vegetali	392.135	351.821	464.934	396.065	472.659	428.924	286.594	-33,2%
Vino	136.941	54.615	43.696	47.271	34.850	24.770	43.580	75,9%
Totale biodiesel e liquide alimentari	529.076	420.379	531.028	497.287	597.322	552.562	637.985	15,5%

Fonte: Autorità Portuale di Genova

Con riferimento alle rinfuse liquide alimentari, il calo degli oli vegetali del 2010 è attribuibile in parte all'influenza della crisi e in parte all'effetto della sostituzione da parte degli operatori di tale merceologia con il biodiesel, data la domanda crescente dello stesso. E' infatti evidente, dalla tabella sopra inserita, il forte boom registrato nel traffici di biocarburanti, che costituiscono ad oggi uno dei business prevalenti e più dinamici nell'ambito di Sampierdarena. Nell'ultimo anno si è registrato anche un significativo incremento nella movimentazione di vino, con volumi tornati al livello pre-crisi.

Con riferimento alle previsioni di sviluppo dei diversi comparti di rinfuse liquide, gli operatori prevedono l'andamento descritto nella seguente tabella.

Previsioni di sviluppo dei traffici di rinfuse liquide 2012-2014 (tons)

	2012	2013	2014
Greggio	11.600.000	11.300.000	11.300.000
Raffinati	4.500.000	4.500.000	4.500.000
Chimici	460.000	460.000	460.000
Biodiesel	750.000	850.000	850.000
Liquide alimentari	360.000	280.000	290.000
Totale	1.570.000	1.590.000	1.600.000

Fonte: dati forniti dagli operatori portuali

Per quanto attiene i traffici di prodotti petroliferi ci si attende, come ormai da anni, un mantenimento delle movimentazioni attuali di raffinati, a fronte di un contenimento dello sbarco di greggio.

In merito alle altre rinfuse liquide, esiste un'effettiva prospettiva di espansione nel traffico di prodotti "emergenti" quali biodiesel, biocarburanti e biocombustibili che, pur rappresentando una "nicchia" di mercato, vedono lo scalo genovese in una posizione competitiva particolarmente favorevole nell'ambito dello scenario concorrenziale mediterraneo.

In considerazione della rapida e quasi totale saturazione delle infrastrutture e degli impianti dedicati a tali tipologie merceologiche, le previsioni fornite dalle imprese terminaliste non tengono ancora conto di tutti gli interventi volti all'espansione dell'offerta produttiva, che, tuttavia, rappresentano un elemento indispensabile per garantire il consolidamento e il rafforzamento del posizionamento del porto di Genova e il corrispondente incremento dei traffici.

1.2.4 I traffici di rinfuse solide

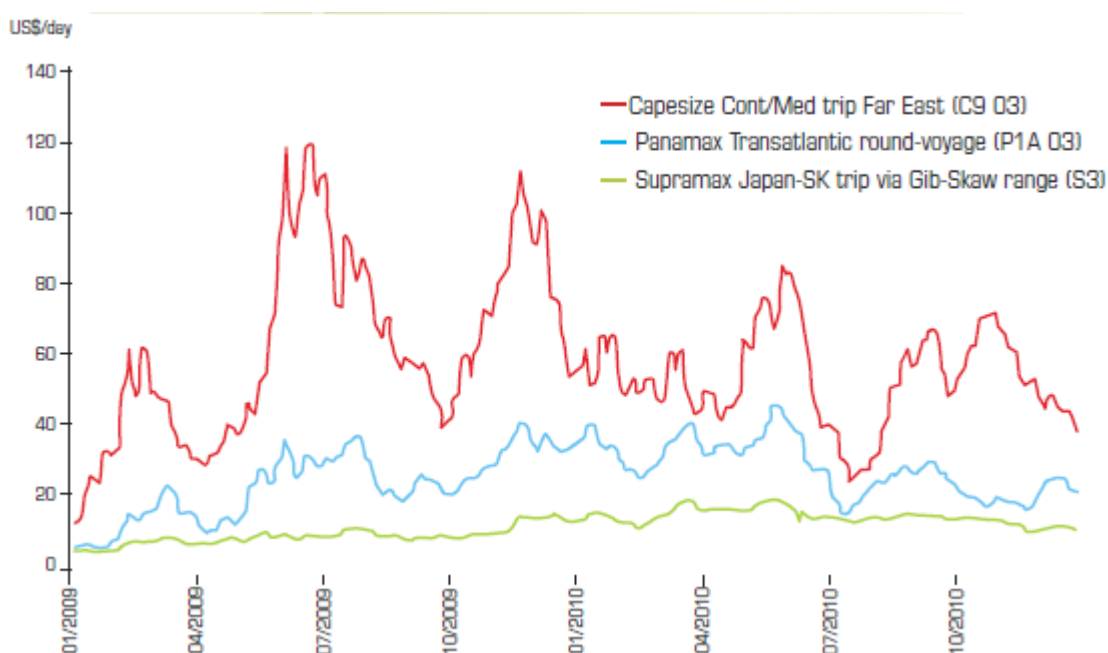
Durante la prima metà dell'anno il mercato delle rinfuse solide ha registrato un andamento piuttosto positivo, con una certa ripresa rispetto al 2009.

La Cina ha mantenuto i suoi volumi di interscambio, stimolando le importazioni di minerali di ferro principalmente da Australia e Brasile.

Alcune criticità, tuttavia, sono emerse sulle rotte verso ovest dato che le importazioni di carbone in Europa da Sud Africa, Australia e Colombia sono diventate meno competitive a causa della forte domanda di energia proveniente dall'Asia.

Dopo un picco positivo dei noli in primavera, causato dalla spinta dell'industria mineraria, l'estate del 2010 ha registrato un calo generalizzato degli stessi nelle diverse categorie di navi per il trasporto di rinfuse secche.

Andamento dei noli time charter nel settore bulk carrier (2009-2010)



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Nel corso del 2010 sono state attivate nuove rotte per le navi Capesize. Le importazioni di minerali di ferro verso il Golfo Arabo dal Brasile o dalla costa

orientale del Canada si sono assestate, con un volume di circa 15 milioni di tonnellate all'anno.

Inoltre, nella seconda metà dell'anno la rotta Sud Africa/India è diventata un veicolo regolare per il trasporto di carbone. Nel frattempo ha iniziato a svilupparsi l'interscambio tra India e Cina tramite l'utilizzo di Capesize.

Questa nuova domanda ha dato origine a una maggiore stabilità dei noli nell'autunno dello scorso anno.

Nell'ottobre del 2010, l'impresa mineraria brasiliana Vale ha reso noto di voler inserire nuove navi sulla rotta Brasile Cina, per far calare i noli e incrementare la competitività del minerale di ferro brasiliano rispetto a quello australiano. Sono state registrate 14 nuove navi da 400.000 dwt con consegna fissata per il 2011 e altrettante per il 2012. Dalla fine di ottobre a fine 2010 si è quindi registrato un ulteriore calo dei noli.

Con riferimento al mercato delle Panamax, l'anno 2010 è stato caratterizzato da noli piuttosto stabili, come evidenziato dal precedente grafico. Nei primi mesi del 2010 si è registrata un'intensa attività sulle rotte atlantiche dovuta da un lato a un raccolto eccezionale di grano che ha dato un forte impulso alle esportazioni dal Sud America e dall'altro all'importazione di minerali e carbone per il settore siderurgico europeo. Il mercato asiatico ha invece beneficiato della crescita della domanda dalla Cina (+35%) e dall'India (+25%).

Con riferimento alla flotta di navi per merci alla rinfusa si effettuano le seguenti considerazioni.

Per il 2011 è prevista la consegna di 250 Capesize che andranno ad accrescere un'offerta difficilmente assorbibile dalla domanda mondiale.

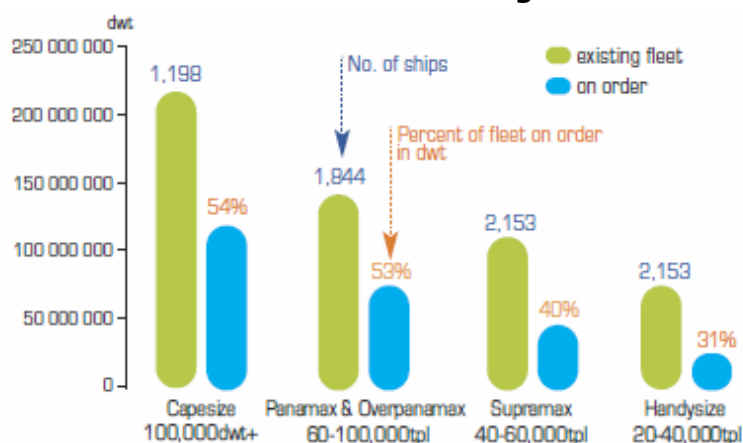
Nella categoria delle Panamax, circa 50 su 220 delle consegne di nuove navi previste per il 2010, sono state cancellate. Per il 2011, tuttavia, si stima la consegna di 280 Panamax corrispondenti al 18% circa della flotta esistente. Le demolizioni avvenute nel 2010 sono state di sei unità, contro le 43 del 2009.

Nel 2010 si è registrato un vero e proprio boom nella consegna di post-Panamax e Baby Cape (83.000 – 120.000 dwt). Questa nuova categoria di navi è stata presa come riferimento da alcuni armatori per via dei limiti di pescaggio che le Capesize spesso incontrano e per via di infrastrutture/attrezzature per lo sbarco ancora inadeguate. Le Baby Cape sono state utilizzate ad oggi principalmente per le esportazioni di grano dal Sud America, il commercio di carbone Indiano o

transatlantico e anche le esportazioni di carbone da cokeria dall'Australia verso Cina e Taiwan.

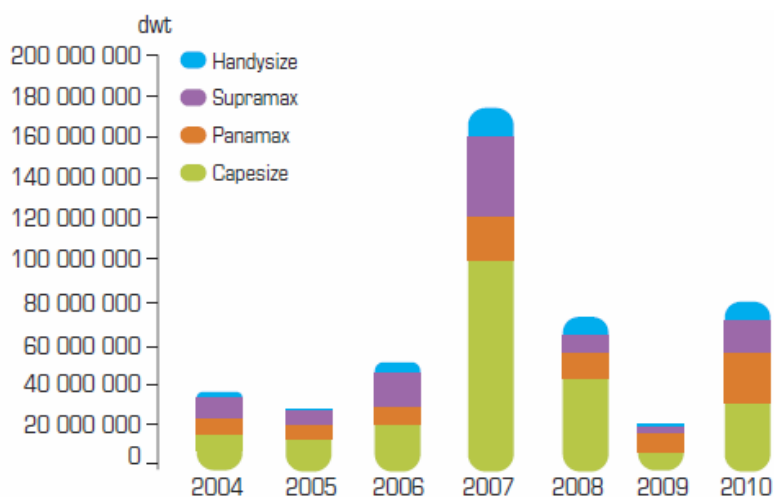
Nel 2011 dovrebbero essere immesse sul mercato circa 170 nuove Baby Cape, equivalenti al 63% della flotta esistente. A fine 2010 si contava una flotta di 270 navi di questa categoria di cui il 60% con età inferiore ai cinque anni.

Flotta rinfuse secche e orderbook a gennaio 2011



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Nuovi ordini per le navi rinfusiere, 2004- 2010



Fonte: Barry Rogliano Salles.

Il trasporto delle rinfuse solide via mare è fortemente connesso alle dinamiche dell'industria siderurgica a livello globale.

Osservando i principali mercati di riferimento, nel corso del 2010 le esportazioni di minerali di ferro sono cresciute circa del 10% e la produzione di acciaio in Cina è cresciuta del 9% circa, pur a fronte di una stagnazione nei volumi di minerali di ferro importati, dovuta ad un maggior utilizzo di proprie risorse.

La crescita del trasporto marittimo di minerali di ferro è stata principalmente supportata dalla domanda dei paesi occidentali, ritornata a livelli pre-crisi. La produzione di acciaio in Europa è infatti cresciuta del 25% circa nel 2010, per un volume di produzione di 172 milioni di tonnellate, contro i 136 milioni del 2009.

Per quanto riguarda l'industria delle costruzioni in ambito europeo, sulla base delle ultime pubblicazioni dell'AITEC (Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento) si rileva come il settore non sia riuscito a trarre grossi vantaggi dai cenni di ripresa delle economie, se non in termini di un rallentamento del calo riscontrato negli ultimi anni e che si è riflesso sul livello dei consumi di cemento in Europa.

La contrazione di consumi rilevata nell'Unione Europea nel 2010 è stata pari al 5,6%, contro il 19,8% registrato nel 2009, per un volume di 186 milioni di tonnellate.

Anche la produzione di cemento ha subito un'ulteriore flessione, attestandosi sui 190 milioni, come rilevato nella sottostante tabella.

Ripartizione geografica della produzione europea di cemento, 2003-2010

	000 tonnellate / 000 tonnes							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Paesi UE 27 <i>EU 27 Countries</i>	231.139	240.287	248.003	264.822	271.032	251.741	201.271	190.377
di cui Italia <i>of which Italy</i>	43.462	46.053	46.411	47.875	47.542	43.030	36.317	34.408
Altri Paesi Cembureau <i>Other Cembureau Countries</i>	39.259	42.784	46.715	51.398	53.247	54.993	57.962	67.042
Totale Paesi <i>Total Countries</i>	270.398	283.071	294.718	316.220	324.279	306.734	259.233	257.419

Fonte: Relazione Annuale AITEC - Cembureau

In Italia si è registrato un andamento in linea con quello europeo e nel 2010 si è ancora risentito dell'effetto della crisi con un calo della produzione di cemento del 5,3%. L'Italia rimane comunque il primo produttore dell'area UE 27, dopo aver occupato la seconda posizione dietro la Spagna.

Le prime regioni produttrici di cemento in Italia si confermano la Lombardia e il Veneto, seguite da Sicilia, Emilia Romagna, Piemonte, Puglia, Umbria e Lazio. Il Nord Italia, nel suo complesso, produce circa 16 milioni di tonnellate di cemento, pari al 47% circa della produzione nazionale.

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

Esportazioni e importazioni nazionali di cemento e clinker (2000-2010)

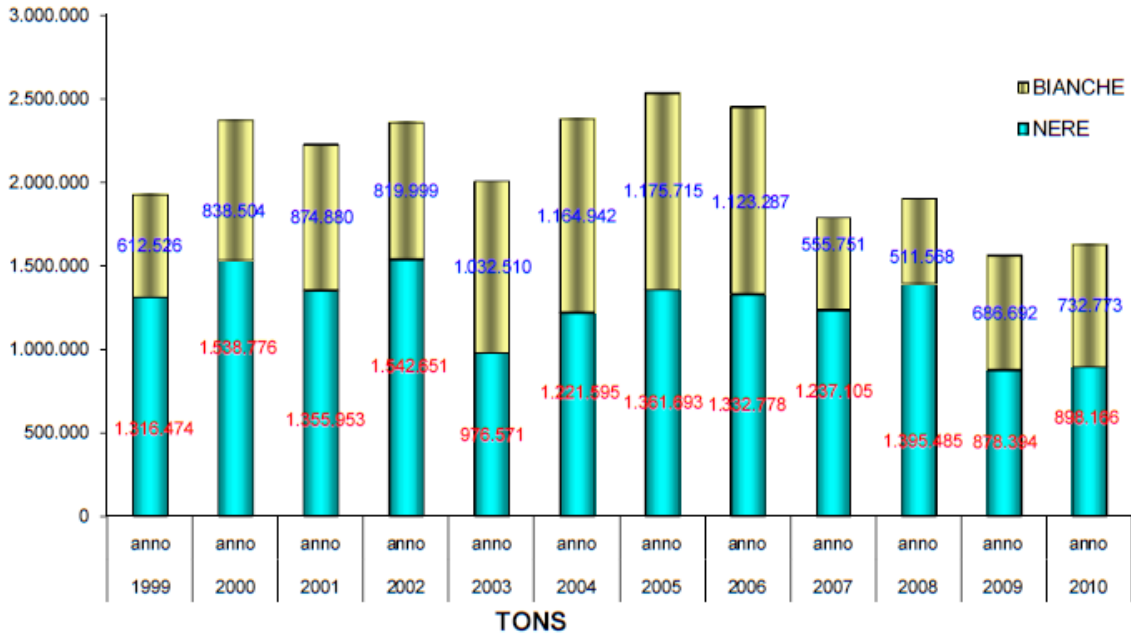
	000 tonnellate / 000 tonnes							
	Esportazioni / Exports				Importazioni / Imports			
	Cemento Cement	Clinker Clinker	Totale Total	% di produzione esportata % of exported production	Cemento Cement	Clinker Clinker	Totale Total	% di produzione importata % of imported production
2000	2.466	95	2.561	6,6	1.793	547	2.340	6,0
2001	2.477	100	2.577	6,5	2.219	1.001	3.220	8,1
2002	2.274	83	2.357	5,7	2.101	1.777	3.878	9,4
2003	2.178	55	2.233	5,1	2.202	2.323	4.525	10,4
2004	1.999	7	2.006	4,6	2.276	2.720	4.996	10,8
2005	2.426	7	2.433	5,2	2.167	2.829	4.996	10,8
2006	2.637	61	2.698	5,6	1.749	2.872	4.621	9,7
2007	2.640	143	2.783	5,9	1.449	2.827	4.276	9,0
2008	2.536	38	2.574	6,0	1.259	2.096	3.355	7,8
2009	1.950	5	1.955	5,4	1.742	1.495	3.237	8,9
2010	2.102	53	2.155	6,3	1.438	798	2.236	6,5

Fonte: Relazione Annuale AITEC, 2010

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

Il grafico che segue rappresenta la componente commerciale delle rinfuse solide nel suo andamento storico, esclusi i traffici di carbone di ENEL che nel 2010 si sono attestati sulle 26.000 tonnellate.

Movimentazione delle rinfuse solide nel porto di Genova (1999-2010)

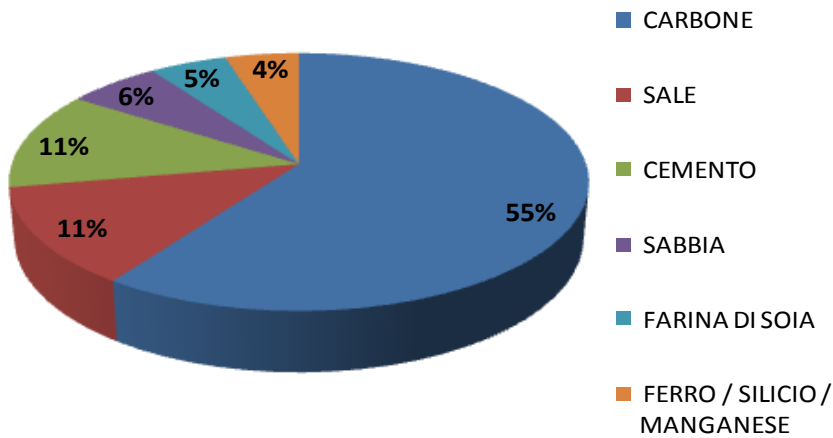


Fonte: Autorità Portuale di Genova

In particolare, a fronte di un calo di alcune tipologie merceologiche quali il carbone e il clinker, che rappresentavano il *core business* dell'attività, si è assistito ad un corrispondente aumento di altre rinfuse rappresentate da cemento, sabbia, sale e ferro/manganese.

Vanno segnalati in particolare i traffici di sale e sabbia che tra il 2005 e il 2010 hanno fatto registrare una crescita sostenuta (+ 41% e +1231%).

Segmentazione del traffico di rinfuse solide (2010)



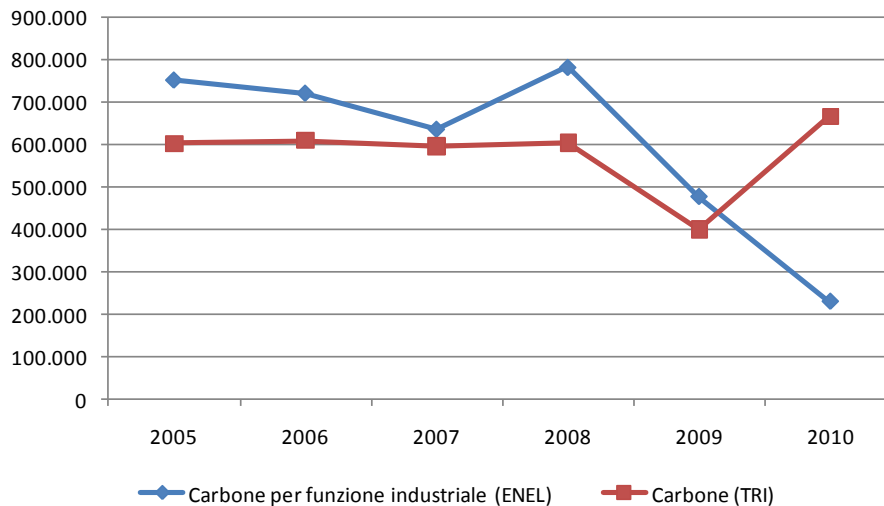
Fonte: Autorità Portuale

Con specifico riferimento ai traffici di carbone, che alimentavano la centrale elettrica di ENEL S.p.A. e che, fino al 2008, costituivano più del 50% dei traffici complessivamente movimentati, l'avvio della dismissione dell'impianto ha determinato una significativa contrazione degli stessi che tuttavia è stata ad oggi solo parzialmente compensata da una crescita della componente commerciale che, dopo aver fatto registrare una flessione nel 2009 anche per effetto della crisi mondiale, mostra segnali di ripresa.

Andamento dei traffici di carbone (2005-2011)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 *
Carbone per funzione industriale (ENEL)	753.973	722.909	637.403	783.816	478.322	230.192	25.048
Carbone da funzione commerciale	603.711	609.869	596.902	604.615	400.072	667.974	529.779
Totale carbone	1.357.684	1.332.778	1.234.305	1.388.431	878.394	898.166	554.827

(*) traffico a tutto agosto 2011



Per quanto concerne l'evoluzione nel prossimo triennio, a fronte di un risultato per il 2011 che conferma l'andamento depresso dei traffici, anche per effetto delle dinamiche che caratterizzano i principali settori utilizzatori, al momento, non sono disponibili previsioni di sviluppo a tutto il 2014.

1.2.5 La movimentazione passeggeri

La flotta totale di navi passeggeri è cresciuta del 3,3% tra il 2010 e il 2011, raggiungendo una consistenza di 4.131 navi corrispondenti a 34,8 milioni di stazza lorda. La crescita media annua registrata tra il 2007 e il 2011 è stata pari al 3,8%. I nuovi ingressi sul mercato sono stati pari a 47 navi mentre le riduzioni sono state 33.

Il 2010 è stato un anno piuttosto buono per il mercato di costruzione delle navi passeggeri e da crociera, con la registrazione di 71 nuovi ordini (per 1,8 milioni di compensated gross tonnage - cgt), rispetto ai 45 del 2009.

A inizio 2011 l'orderbook complessivo è composto da 137 navi passeggeri, così distribuite: 21 navi da crociera (2,5 milioni di cgt), di cui 15 con capacità superiore alle 100.000 tonnellate di stazza lorda, 25 navi passeggeri e 91 roro/pax.

Navi passeggeri in ordine al 1° gennaio 2011

Classi dimensionali in dwt	n° navi	1000 cgt	dimensione media (cgt)
< 5.000	92	706	
5.000 < 10.000	32	1511	
10.000 < 20.000	13	1649	
Totale in ordine	137	3867	28,22
Totale in ordine al 1° gennaio 2005	184	4520	24,56

Fonte: ISL – "Shipping Statistics and Market Review"

Sebbene il comparto crocieristico incominci a presentare le caratteristiche di un mercato maturo, con tassi di crescita più moderati, la domanda continua a essere forte, grazie alla fiducia dei costruttori nello sviluppo del settore.

Mercati globali dei traffici di crocieristi, 2005-2009

Passeggeri (milioni)	2005	2006	2007	2008	2009
Nord America	9,96	10,38	10,45	10,29	10,40
Europa	3,16	3,46	4,08	4,5	5
Resto del mondo	1,21	1,29	1,37	1,45	2,1
Totale	14,33	15,13	15,9	16,24	17,5
<i>Incremento anno su anno %</i>	<i>9,7%</i>	<i>5,6%</i>	<i>5,1%</i>	<i>2,1%</i>	<i>7,9%</i>

Fonte: European Cruise Council

In coda al mercato statunitense, che rappresenta circa il 60% del mercato, l'Europa raccoglie ad oggi più di un terzo dello stesso, con una crescita del 10% circa nel 2010 che si è mostrata costante nell'ultimo quinquennio. Tale crescita è in parte motivata da una ricerca di diversificazione degli operatori del settore che ritengono di non potersi più affidare unicamente al mercato statunitense; questo fattore ha contribuito ad un aumento sia nel numero di crocieristi che visitano l'Europa, sia nel numero di crocieristi europei.

I porti italiani, in particolare, hanno registrato una crescita dei volumi di crocieristi pari al 12% nel 2009 e al 5% nel 2010, portando il numero di visite dei crocieristi in Italia a 8,8 milioni.

Crocieristi in visita nei porti Europei (milioni di passeggeri)

2006	2007	2008	2009	Var. % 09/08	% crescita media
15,71	18,82	21,71	23,78	9,5%	14,8%

Fonte: European Cruise Council

Mercato crocieristico europeo per destinazione

Destinazione	2005	2006	2007	2008	2009	Var. % 09/08
Mediterraneo/isole dell'Atlantico	1.847	1.981	2.397	2.649	2.823	7%
Europa del Nord	500	595	651	737	884	20%
Caraibi e resto del mondo	779	832	957	1.036	1.235	19%
Totale	3.126	3.408	4.005	4.422	4.942	12%

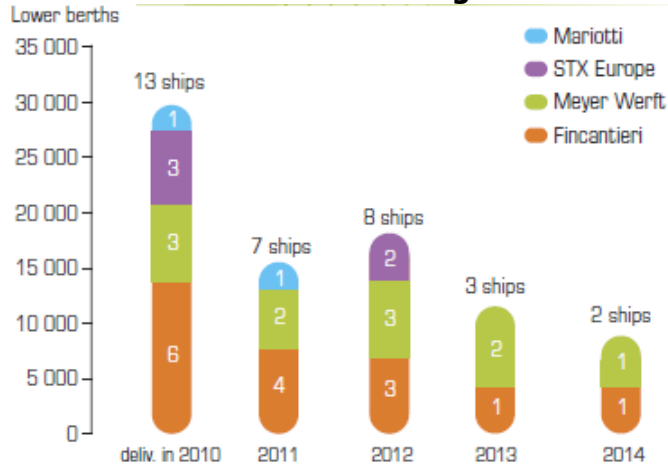
Fonte: European Cruise Council

A livello globale seguono poi i mercati emergenti di Brasile, Australia e la zona del Pacifico. Si sta registrando un incremento di capacità di linee crocieristiche anche in Estremo Oriente e in particolare in Cina; le prospettive di sviluppo di questo mercato dipenderanno principalmente dalla capacità di entrare nei mercati locali e dallo sviluppo di linee aeree economiche che portino passeggeri dai mercati internazionali.

Con riferimento alle nuove consegne sul mercato, nel 2010 è stato registrato il record in termini di numero di posti passeggeri, con 13 nuove navi per 31.000 cuccette.

Il Gruppo Carnival ha preso in consegna 6 nuove navi nel 2010, di cui 4 costruite da Fincantieri e una dai cantieri genovesi Mariotti. STX Europe ha consegnato le due navi più grandi mai costruite: la Allure of the Seas (2.700 cabine) e la Norwegian Epic (2.114 cabine).

Nuove unità da crociera consegnate nel 2010 e orderbook al fine 2010



Per quanto attiene i nuovi ordini, dopo due anni di rallentamento con soli 5 contratti per meno di 10.000 cuccette, il 2010 ha segnalato una ripresa con la sottoscrizione di 7 contratti, il cui dettaglio è indicato nella tabella che segue.

Nuovi ordini settore crociere anno 2010

Operatore	Cantiere	Nave	Grosse Tonnage	N° cabine	Consegna prevista
Carnival Group	Fincantieri	2 navi	140.000	1800	2013 e 2014
MSC	STX Europe	MSC Divina	140.000	1750	primavera 2012
GNMTC	STX Europe	Phoenicia	140.000	1750	dicembre 2012
NCL	Meyer Werft	2 navi	144.000	2.000	2013 e 2014
Aida	Meyer Werft	1 nave	71.000	1.100	2013
Hapag Lloyd	STX France	Europa 2	40.000	250	

Fonte: Barry Rogliano Salles.

Gli operatori si trovano ad oggi d'accordo sulla tendenza a ridurre il numero di nuovi ordini che stimano possano rimanere tra le 6 e le 8 navi all'anno, contro una capacità di costruzione annuale pari a 11-12 navi.

La tendenza che si sta delineando può essere sintetizzata in una generale riduzione del numero di navi contestuale ad una crescita dimensionale. La dimensione media delle navi da crociera ad oggi in ordine è pari a 100.000 tonnellate di stazza lorda. La più grossa nave da crociera in servizio a inizio 2011, la sopraccitata "Allure of the Seas" (STX Europe), ha una capacità di 222.900 tonnellate di stazza lorda e può trasportare fino a 6.300 passeggeri. L'attuale flotta crocieristica conta 42 navi con dimensione maggiore alle 100 mila tonnellate di stazza lorda.

Sotto il profilo dei traffici marittimi di passeggeri in Europa, il numero totale di passeggeri transitati nei porti dell'Unione Europea nel 2009 è stato pari a circa 403 milioni (Fonte Eurostat), in calo del 2,3% rispetto al 2008. La maggior parte dei passeggeri vengono sbarcati e imbarcati sulle principali connessioni via traghetto mentre solo il 3% sul numero totale di passeggeri è costituito da crocieristi.

Traffici marittimi di passeggeri nell'Unione Europea 1997-2009

	1997	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009					Growth rate 2008-2009 (%)
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Cruise	Non cruise	Total	
EU-27	:	419 387	413 458	395 293	406 561	414 232	412 877	203 332	200 158	10 531	392 958	403 489	-2.3%
EU-15 ⁽²⁾	:	403 494	397 153	377 359	388 271	394 501	392 052	193 171	189 949	10 400	372 720	383 120	-2.3%
EEA-IS+HR	:	443 527	440 763	424 139	435 902	445 290	445 129	219 113	216 142	10 644	424 611	435 255	-2.2%
BE ⁽¹⁾	:	1 946	739	787	922	891	909	370	381	184	566	751	-6.0%
BG	:	4	6	13	15	10	8	0	0	0	0	0	-95.5%
DK	:	75 928	48 653	48 555	47 924	48 145	48 409	21 814	21 747	408	43 152	43 561	-6.6%
DE	:	32 146	29 815	29 490	29 256	30 200	28 945	14 749	14 824	861	28 712	29 573	+2.2%
EE	:	5 172	6 452	8 639	8 546	8 665	9 190	4 556	4 584	0	9 140	9 140	-0.5%
IE	:	4 380	3 747	3 550	3 275	3 207	3 225	1 440	1 438	3	2 875	2 878	-7.4%
EL ^{(2) (3)}	:	32 259	102 760	96 744	86 068	90 402	92 423	44 210	44 141	612	87 739	88 351	-3.0%
ES	:	13 939	20 041	21 694	22 410	22 167	23 134	10 794	10 664	2 110	19 347	21 458	-4.5%
FR	:	33 124	27 405	27 068	25 804	26 402	27 048	12 586	12 482	332	24 735	25 067	-6.5%
IT	:	80 181	82 576	83 316	78 753	85 964	86 970	47 445	44 891	4 378	87 957	92 335	+2.4%
CY	:	287	247	194	228	174	150	49	48	96	1	96	-35.6%
LV	:	118	130	144	217	362	437	290	302	0	591	591	+35.5%
LT	:	135	146	166	190	212	212	99	106	0	205	205	-3.1%
MT	:	6 942	7 250	7 103	7 328	7 802	8 132	3 900	3 899	28	7 771	7 799	-4.1%
NL ⁽⁴⁾	:	1 964	2 015	2 012	2 116	2 127	1 871	887	854	:	1 741	1 741	-11.1%
PL	:	3 188	2 031	1 640	1 737	2 456	2 647	1 238	1 243	0	2 481	2 481	-6.3%
PT ⁽⁴⁾	:	34	616	650	662	686	735	416	417	:	833	833	+9.2%
RO	:	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	-79.7%
SI	:	47	42	35	30	51	50	29	28	7	49	56	+13.6%
FI	:	15 191	16 341	16 806	17 112	16 739	16 450	8 645	8 581	43	17 183	17 226	+1.5%
SE	:	40 949	32 748	33 318	32 617	32 334	32 662	15 748	15 319	66	31 000	31 066	-5.1%
UK	:	36 287	33 708	32 837	30 207	29 930	30 485	14 069	14 212	1 402	26 879	28 281	-4.3%
IS	:	407	404	422	433	:	:	:	:	:	:	:	:
NO	:	4 656	5 787	6 663	6 280	6 447	6 208	2 756	2 973	95	5 633	5 728	-7.7%
HR	:	19 483	21 519	22 182	23 061	24 611	26 044	13 026	13 011	17	26 020	26 037	-0.0%

(1) The increase registered between 2004 and 2005 is partly due to an improvement of the data reporting system.

(2) EL from 1997 to 2001: partial data.

(3) EL: up to 2003 data exclude cruise passenger; for comparison purposes, the number of passengers excluding cruise passengers is 96 416 in 2004, 85 392 in 2005, 89 973 in 2006, 91 894 in 2007 and 90 440 in 2008.

(4) NL and PT: data exclude cruise passengers.

Fonte: Eurostat

In Italia si sono contati 92 milioni di passeggeri, dato che ha segnato il sorpasso della Grecia (88 milioni) portando l'Italia a paese leader per il trasporto via mare di passeggeri. Tali traffici comprendono molte rotte di traghetti nazionali, quali la Reggio Calabria – Messina e altre rotte tra Italia e Sicilia e con le altre isole, così come la Perama – Paluokia tra Attica e l'Isola Salamina.

Il calo di traffici registrato in diversi paesi tra il 1997 e il 2009 è principalmente attribuibile alla creazione di alternative al trasporto marittimo, quali, ad esempio alcuni ponti per connessioni molto brevi ma intensamente frequentate.

Osservando in dettaglio i traffici del **porto di Genova**, si osserva, per il 2010, una lieve flessione dei traffici di passeggeri per traghetti (-2,6%) a fronte di una forte crescita del comparto crocieristico (+28,1% rispetto all'anno precedente) che raggiunge un nuovo record storico di movimentazione.

Andamento del traffico passeggeri da funzione traghetto ('000 unità 2004-2011)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	ago-10	ago-11
Pax traghetti	2.728	2.642	2.638	2.703	2.715	2.815	2.722	2.131	1.748
Var. %	-0,2%	-3,1%	-0,1%	2,5%	0,4%	3,7%	-2,8%		

Fonte : Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova

Andamento del traffico crocieristico nel porto di Genova ('000, 2004- 2011)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	ago-10	ago-11
Pax crociere	287,9	395,8	473,3	520,2	547,9	671,5	860,3	554	536
Var. %	-53,3%	37,5%	19,6%	9,9%	5,3%	22,6%	28,1%		

Fonte : Elaborazioni Ufficio Pianificazione Strategica e Operativa su dati Ufficio Statistiche Autorità Portuale di Genova.

Questo dato conferma quanto prima rilevato sull'andamento crescente del mercato delle crociere, anche a fronte di una congiuntura internazionale poco favorevole. Con riferimento al numero di passeggeri su nave da crociera del 2010, inoltre, si rileva che i transiti sono stati pari a 288 mila passeggeri circa, mentre la componente home port ha raggiunto i 571 mila crocieristi, con un incremento pari al 31% circa rispetto al 2009.

In relazione all'anno in corso, le proiezioni dei dati di agosto porterebbero a stimare una flessione sia con riferimento ai traghetti sia per quanto riguarda le crociere ma, osservando l'andamento mensile dei traffici crocieristi per l'ultimo triennio si può ritenere che i traffici di tale comparto portino a una performance positiva, mantenendo quantomeno i livelli del 2010.

In relazione agli scenari sopra delineati, al favorevole posizionamento del porto di Genova nei segmenti delle crociere e dei traghetti, nonché agli importanti interventi infrastrutturali realizzati per fare fronte alla crescita dimensionale delle navi e ai bisogni rappresentati dagli operatori del settore, si prevede che nel prossimo triennio lo scalo genovese consoliderà e svilupperà ulteriormente il suo posizionamento all'interno del mercato.

1.3 Il Settore della costruzione e riparazione navale: andamento del mercato e prospettive di sviluppo

Il distretto della costruzione e riparazione navale genovese, rappresenta, per il porto di Genova e più in generale per l'economia del territorio in cui è inserito, una componente strategica dell'offerta di servizi portuali ed una realtà produttiva di grande importanza nel quadro delle trasformazioni dell'industria e dello shipping.

L'impatto sociale, in termini di forza lavoro impiegata, rappresenta ancora oggi un elemento di assoluto rilievo, incidendo per oltre il 50% sul totale degli addetti occupati all'interno dei confini portuali.

Nel marzo del 2011 sono stati presentati i risultati di uno studio effettuato da RINA S.p.A. e Ente Bacini S.r.L. il cui obiettivo principale è stato l'aggiornamento delle analisi di mercato a supporto della decisione di realizzazione del VI bacino di carenaggio. Tali analisi, già sviluppate nel passato in concomitanza dell'inserimento dell'intervento infrastrutturale nella programmazione dell'Ente (POT 2005-2007), richiedevano infatti di essere rinnovate alla luce delle trasformazioni in atto nel settore dei trasporti marittimi.

- Quadro generale del mercato e della concorrenza

Secondo lo studio effettuato, e sulla base delle risultanze riportate con riferimento ai comparti in cui si articola l'industria dello shipping, il settore si è caratterizzato per alcuni fattori preponderanti:

- la ricerca di economie di scala, sia nel trasporto di rinfuse liquide e solide, sia nel trasporto di merci unitizzate, sia nell'ambito dell'industria delle crociere attraverso la progressiva evoluzione delle flotte mercantili e passeggeri verso navi di dimensioni crescenti;
- l'attuazione di regolamentazioni sempre più restrittive che richiedono ispezioni ed interventi di messa in bacino sempre più approfonditi ed accurati;
- le trasformazioni nel segmento delle navi da crociera che richiede navi sempre più aggiornate ed attraenti, imponendo di fatto lavori di *refurbishment* mediamente ogni cinque anni.

A fronte di questi elementi la domanda di "riparazione" tende sempre più ad orientarsi verso servizi di ispezione e riparazione per flotte di elevate dimensioni e di notevole qualità e complessità tecnologica, rispetto alla quale la concorrenza

delle realtà asiatiche, fortemente basata sui costi, risulta meno appetibile di quella europea e genovese in particolare.

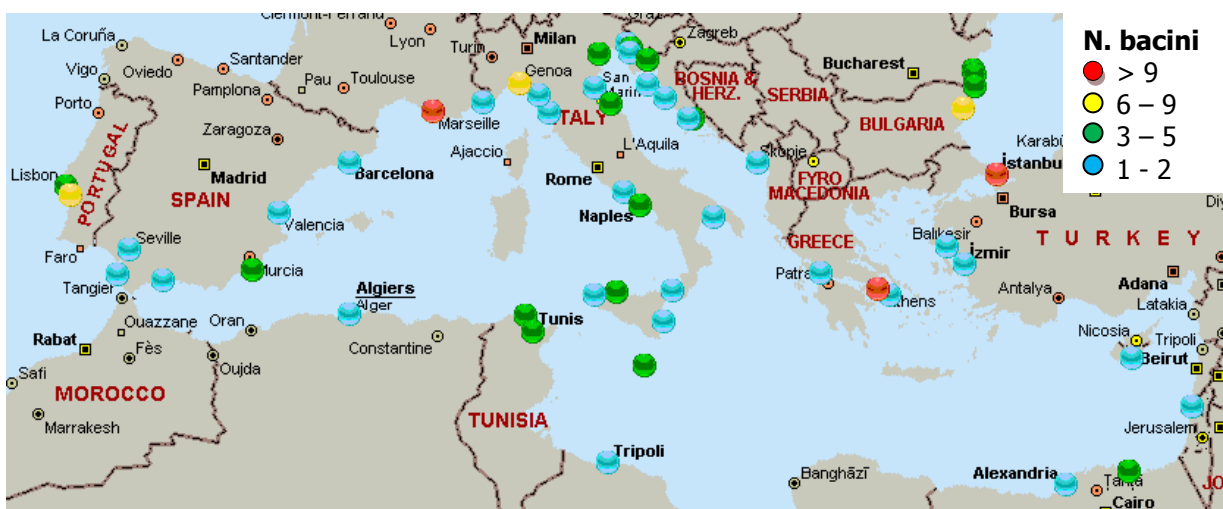
Per quanto concerne il mercato Mediterraneo, a fronte di un traffico ampiamente diversificato sulle differenti tipologie navali, i segmenti che presentano ad oggi le maggiori potenzialità per il mercato della riparazione navale sono quelli legati alla navi ad elevata qualità di servizio e tecnologia quali le navi da crociera e le porta container di ultima generazione.

A seguito delle prospettive di crescita degli accennati mercati e del progressivo invecchiamento delle flotte, lo studio stima, per il periodo 2011-2020 una crescita della domanda di riparazioni navali almeno in linea con lo sviluppo della capacità di trasporto, quantificabile in un valore non inferiore al 25%.

Un ulteriore elemento di spinta alla crescita dei traffici nel bacino del Mediterraneo è rappresentato dalle opere di ampliamento del canale di Suez attraverso il quale già oggi transita l'8% del traffico marittimo mondiale. I lavori di allargamento permetteranno infatti il passaggio delle navi porta contenitori fino a 11.000 TEU e il transito di vettori di dimensioni sempre crescenti.

Tali scenari fanno prevedere un deciso aumento della richiesta di bacini di carenaggio di dimensioni intorno ai 330-350 metri di lunghezza in corrispondenza dei porti in cui il naviglio effettua i principali scali.

Dal punto di vista dell'offerta, il bacino del Mediterraneo si articola in circa 170 unità di carenaggio delle quali il 45% sono costituite da bacini fissi sotto i 270 metri di lunghezza e il 38% da bacini galleggianti sotto i 270 metri.



Nell'area esaminata solo 28 strutture sono in grado di ospitare navi di lunghezza superiore ai 270 metri.



Negli ultimi anni, in particolare, sono stati compiuti grandi investimenti al fine di migliorare qualitativamente e quantitativamente, l'offerta dei bacini nell'area tra i quali: i progetti di sviluppo predisposti dall'Autorità Portuale del Pireo, l'acquisizione delle facilities di Malta Shipyard da parte dei Cantieri Palumbo, il piano di rifacimento dei bacini di carenaggio dei cantieri di Palermo ad opera di Fincantieri.

Tra i fattori di scelta da parte delle compagnie armatoriali delle strutture alle quali affidare le attività di riparazione, rientrano:

- le dimensioni in relazione alla tipologia della nave e ai margini per le lavorazioni;
- l'accessibilità e l'autonomia di manovra;
- la collocazione: l'area deve essere facilmente raggiungibile dalla nave e dotata di infrastrutture logistiche che consentano un contatto tempestivo con la catena della fornitura e sub-fornitura;
- gli impianti: il bacino deve essere dotato di tutte le sovrastrutture necessarie per le operazioni da eseguire sulla nave;
- i servizi: devono essere disponibili magazzini per l'approvvigionamento di materiali e parti di ricambio nonché officine di riparazione specializzate, centri di servizio dei principali produttori di macchinari e impianti;
- la reputazione e la professionalità delle maestranze legate al bacino che rappresentano spesso un fattore chiave di successo.

Nel quadro degli sviluppi sopra delineati, la segmentazione del mercato con riferimento alla flotta mercantile che fa capo ai porti liguri individua nelle navi specializzate, con elevati contenuti tecnologici quali le navi da crociera, le porta container e i traghetti, il mercato obiettivo al quale può rivolgersi il comparto genovese. Ulteriori potenziali clienti sono rappresentati dagli armatori di navi porta rinfuse e cisterna che possono svolgere interventi di manutenzione straordinaria in concomitanza con le operazioni di scarico e scarico presso il porto di Genova.

A seguito dello sviluppo della dettagliata analisi contenuta nello studio elaborato da RINA S.p.A. e finalizzata a quantificare la domanda potenzialmente acquisibile, la segmentazione ha fatto riferimento ai clienti già in portafoglio e a quelli *prospect* che operano nell'ambito degli scali liguri identificando le seguenti tipologie:

- clienti locali;
- operatori internazionali di navi da crociera;
- operatori internazionali di navi portacontainer;
- clienti occasionali.

I risultati evidenziano in circa 150 navi la domanda prevista su base annua.

- *Il posizionamento del porto di Genova*

Rispetto al quadro generale e della concorrenza illustrato nel punto precedente, l'industria delle riparazioni navali di Genova si presenta come una realtà tra le più antiche e meglio attrezzate del Mediterraneo.

L'ambito in cui operano circa 70 imprese specializzate in grado di offrire una gamma completa e differenziata di servizi.

La dotazione infrastrutturale dei bacini e il relativo utilizzo negli ultimi anni è rappresentato nelle tabelle seguenti.

	Lunghezza (m.)	Larghezza (m.)
Bacino n. 1	170	23
Bacino n. 2	108/68	16
Bacino n. 3	220	30
Bacino n. 4	277	40
Bacino n. 5	249	38

Anno	No. Navi immesse	Totale GT immesso	GT medio navi immesse	Giorni impegno vasca	Max impegno vasca	Perc. Impegno vasca
2000	102	1.098.601	10.771	1.712	2.196	78%
2006	105	1.654.733	15.759	1.757	2.190	80%
2007	109	1.687.643	15.483	1.804	2.190	82%
2008	101	1.517.021	15.020	1.827	2.196	83%
2009	92	1.363.964	14.826	1.437	2.190	66%
2010	86	1.384.495	16.099	1.451	2.190	66%

Analizzando l'andamento dell'occupazione delle vasche, su un arco temporale quinquennale, si evidenzia un tasso di utilizzo medio pari al 76%, percentuale molto vicina al pieno utilizzo della capacità operativa offerta, qualora si considerino i necessari tempi di manutenzione e le interruzioni fisiologiche fra una lavorazione e quella successiva.

Un'analisi più dettagliata dell'andamento evidenzia altresì come nei periodi pre-crisi gli impianti genovesi abbiano fatto segnare percentuali di utilizzo oltre l'80% segnalando una vera e propria saturazione dell'offerta. L'ultimo biennio, così come i primi mesi del 2011, ha evidentemente risentito della crisi mondiale che ha colpito anche il settore in oggetto.

Sotto il profilo dell'organizzazione tecnico produttiva del comparto l'analisi conferma come la qualità dei servizi, l'accessibilità e la presenza di imprese funzionalmente collegate lungo la filiera della riparazione rappresentino i punti di forza della realtà genovese.

Con riferimento alle dimensioni infrastrutturali e nonostante la versatilità dei bacini in esercizio la dimensione è tuttavia limitata a naviglio inferiore ai 270 metri di lunghezza con ciò determinando l'impossibilità di posizionarsi sui segmenti illustrati nelle pagine precedenti.

Al settore delle riparazioni navali è quindi richiesto da un lato di attrezzarsi in maniera tale da rispondere alle pressanti esigenze manifestate dal mercato in termini di rispetto della programmazione, di limitazione dei periodi di fermo nave e di riduzione dei costi e dei tempi di deviazione dalle rotte, e dall'altro, di rispondere all'evoluzione dimensionale del naviglio attraverso la predisposizione di infrastrutture adeguate (VI bacino).

Come già avvenuto in altri importanti scali europei, anticipare le richieste delle compagnie armatoriali realizzando bacini opportunamente dimensionati e dotati di impianti adeguati per navi di elevato standard qualitativo e tecnologico, non è

soltanto un elemento fondamentale per mantenere i volumi di servizi offerti alle compagnie stabilmente radicate nei porti dell'area ligure, ma può rappresentare anche un fattore di attrazione per nuovi traffici e compagnie.

Alla luce di quanto evidenziato con riferimento al comparto delle riparazioni navali genovesi, di seguito vengono quindi sintetizzati i risultati dell'analisi SWOT effettuata da RINA S.p.A.

Punti di forza

- Collocazione ottimale, nel cuore del Mediterraneo in un'area strategica per i traffici container e il mercato crocieristico.
- Area delle riparazioni servita da infrastrutture logistiche complete (aeroporti, strade di grande comunicazione).
- Presenza di un portafoglio di clienti fidelizzato e consolidato.
- Riconosciuta professionalità dei fornitori di servizi.
- Capacità di servire in maniera flessibile un'ampia varietà di tipologie di flotta.
- Possibilità per il cliente di scegliere il fornitore dei servizi in maniera indipendente dal bacino

Punti di debolezza

- Offerta di servizi in bacino limitata a navi di lunghezza inferiore ai 270 metri e larghezza inferiore a 40 m.
- Costo del servizio in ambito UE superiore a realtà extra-comunitarie, comunque generalmente caratterizzato da superiori livelli qualitativi.
- L'età dei bacini e degli impianti operanti nel Distretto genovese che non consente sempre un'operatività basata sui migliori standard tecnico-economici.

Minacce

- Tendenza consolidata all'aumento delle dimensioni del naviglio, in particolare nei settori delle crociere e delle porta-contenitori.
- Accentuazione della concorrenza internazionale per le lavorazioni non specializzate ed acquisite in via pressoché esclusiva in ragione del fattore prezzo.
- Crescita della concorrenza e della capacità offerta anche in ambito Mediterraneo, principalmente in ragione degli sviluppi in corso e programmati nei paesi che si affacciano sulle coste orientali.
- Intensificazione della pressione competitiva dei paesi esteri attraverso una continua ricerca di vantaggi competitivi da parte delle imprese locali. Tale ricerca non potrà ovviamente prescindere dalla dotazione di adeguate strutture di base capaci di rispondere anche in termini di qualità ed efficienza alle richieste del mercato.

Opportunità

- Presenza di aree di potenziale sviluppo commerciale per i cantieri del Mediterraneo occidentale nei segmenti delle crociere e dei traffici containerizzati.
- Stime di elevata crescita della domanda di sorveglianza, manutenzione e riparazione nei suddetti segmenti delle navi porta-contenitori e da crociera.
- Previsione di un'elevata concentrazione della domanda di giornate di bacino per gli impianti capaci di ospitare navi nei segmenti dimensionali maggiori.
- Stime di ripresa della crescita del settore dei mega yacht nell'area compresa tra La Spezia e Montecarlo con grandi opportunità per il comparto delle riparazioni e allestimenti navali con elevata specializzazione.

Gli elementi esposti hanno evidenziato come le riparazioni genovesi abbiano nell'attuale dotazione dei bacini un limite allo sviluppo delle proprie attività, che si va configurando non più e non solo come una forzata rinuncia a commesse altrimenti acquisibili, ma piuttosto come una pericolosa impossibilità di seguire le nuove esigenze espresse dalla domanda di mercato.

Uno dei principali elementi su cui concentrare l'attenzione è quindi rappresentato dall'evoluzione in corso nelle dimensioni del naviglio, con particolare riguardo ai

settori delle crociere e dei contenitori, che rappresentano i principali comparti su cui può puntare il Distretto delle riparazioni navali genovese.

Un'operazione che consenta di eliminare le attuali limitazioni dimensionali alla messa in bacino delle navi, risolvendo in tale maniera la principale debolezza del sistema genovese, potrà trasformare in opportunità competitiva quella che al momento appare come una minaccia per il futuro dell'intero comparto.

Alla luce delle analisi svolte circa le prospettive che ad oggi caratterizzano il mercato mediterraneo, e tenendo in considerazione l'esigenza dell'utenza del Distretto delle riparazioni genovesi, lo studio ha confermato come la risposta per cogliere le opportunità e vincere le minacce originante dalle evoluzioni dimensionali dei vettori marittimi, sia senz'altro configurabile nella costruzione di un nuovo bacino, con caratteristiche tali da soddisfare nel medio e lungo termine le esigenze del mercato.

Facendo seguito alle risultanze dello studio presentato nel marzo 2011, il Comitato Portuale, in data 29 giugno 2011, ha deliberato le linee di indirizzo in tema di "sesta vasca" nella quale sono stati precisati alcuni elementi utili all'avvio dell'opera:

- la scelta di una struttura galleggiante che presenta molteplici vantaggi in termini di flessibilità nonché di costi e tempi di realizzazione;
- la localizzazione della struttura presso il pontile ex superbacino che ad oggi risulta essere la più idonea sotto il profilo dell'ormeggio del natante, della compatibilità dei fondali e della distanza dal tessuto urbano cittadino;
- l'avvio di una procedura di dialogo tecnico, recentemente pubblicata e prevista concludersi entro il 31 dicembre di quest'anno, allo scopo di acquisire tutte le informazioni tecnico/finanziarie propedeutiche alla redazione di uno studio di fattibilità (aspetti urbanistici, ambientali e finanziari).

Infine, con riferimento al comparto della costruzione navale, che vede nel polo di Sestri Ponente il suo punto cardine e che rappresenta circa il 50% degli addetti (diretti e indotti) facenti capo al settore industriale del porto, le note vicende che stanno interessando Fincantieri S.p.A. determinano ancora una situazione di

incertezza rispetto alla prevedibili evoluzioni del business e del posizionamento della realtà genovese.

Data l'importanza dell'attività in questione non solo per la valenza economico-sociale che la stessa rappresenta nel tessuto produttivo della città e della regione, Autorità Portuale ha perseguito una strategia volta al potenziamento infrastrutturale al servizio della cantieristica che si è concretizzata nella stipula dell'Accordo di Programma per la realizzazione e l'ampliamento dell'area industriale di Sestri Ponente.

L'accordo, sottoscritto dai Ministeri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e trasporti, dalle amministrazioni locali (Regione, Provincia, Comune), da Autorità Portuale, da Fincantieri S.p.A. e Porto Petroli, si pone come obiettivo la razionalizzazione e lo sviluppo delle attività navalmeccaniche, anche a carattere innovativo, nel porto di Genova-Sestri attraverso:

- la realizzazione di un nuovo piazzale operativo;
- la dismissione dell'accosto petrolifero del pontile "Delta Levante" del Porto Petroli, la nuova rilocalizzazione di una nuova boa off-shore;
- la sistemazione da parte di Fincantieri, nell'area ottenuta dal riempimento, di strutture produttive per le attività navalmeccaniche anche a carattere innovativo.

La realizzazione dell'opera a mare, inserita nella programmazione dell'Ente per l'anno 2012, così come illustrato nel successivo paragrafo, rappresenta un fattore chiave per il mantenimento delle strutture produttive nell'ambito genovese e per consolidare la funzione dello scalo quale "sistema diversificato" al servizio del mondo dello shipping anche al fine di rafforzare la presenza di attività ad elevato valore aggiunto che rappresentano una ricchezza per l'economia del territorio.

2. Le linee strategiche per il triennio

2.1 La programmazione delle opere portuali

2.1.1 Introduzione

Come già evidenziato nei precedenti documenti di programmazione, l'articolazione triennale delle opere e la riprogrammazione degli interventi per l'anno in corso sono condizionati sia dalla progressiva contrazione delle risorse finanziarie in capo all'Ente, sia dall'esigenza di inserire nell'elenco annuale i progetti per i quali si prevede l'identificazione dell'impresa appaltatrice entro il 31 dicembre dell'esercizio.

Il tema della capacità di finanziare un programma di opere adeguato alle esigenze di sviluppo dello scalo genovese rappresenta senza alcun dubbio un elemento cardine rispetto al quale occorre avviare una profonda riflessione ed attivare le più opportune forme di condivisione con gli attori che operano in ambito portuale.

Infatti, nelle more del completamento degli interventi in grado di incidere significativamente sulla generazione di nuovi traffici e quindi di nuove entrate da canoni e tasse, le risorse da dedicare alla stipula di nuovi mutui pluriennali sono vicine all'esaurimento dal momento che gli stessi trovano un limite nell'ammontare complessivo del gettito proveniente dalle tasse portuali pari a circa 35 milioni di euro e condizionate dall'andamento dei traffici movimentati nel porto di Genova.

Un significativo incremento del gettito in capo ad Autorità Portuale dovrebbe derivare dall'adeguamento delle aliquote delle tasse portuali, ferme ai valori del 1993, e previsto dal D.P.R. 107/2009 sotto forma di incremento graduale su tre anni prendendo a base il 75% del tasso di inflazione ufficialmente rilevato.

A questo proposito occorre sottolineare come alcuni interventi ritenuti strategici quali la realizzazione del progetto delle Autostrade del Mare nel polo di Voltri o del VI bacino di carenaggio, più volte inseriti negli strumenti di programmazione, sarebbero oggi da demandarsi all'intervento esclusivo del soggetto privato, a meno di non drenare risorse dalle opere già previste e finanziate.

La pianificazione di un porto di rilevante interesse internazionale deve essere di ampio respiro e contenere al suo interno obiettivi di sviluppo ambiziosi, purchè

realizzabili, al fine di garantire la competitività del sistema logistico e produttivo nazionale.

In questo contesto si ripropongono due tematiche di rilievo:

- la questione di una vera e propria autonomia finanziaria in capo agli enti di governo dei porti e del conseguente pieno controllo delle entrate, rispetto alla quale una recentissima posizione di ESPO ha confermato la debolezza della portualità italiana che subisce pesanti limitazioni non solo in termini di risorse finanziarie ma anche sotto il profilo di una vera e propria autonomia funzionale;
- l'intervento del capitale privato nel finanziamento delle opere portuali.

Con riferimento al primo punto la più volte prospettata ipotesi, per i porti sede di Autorità Portuale, di trattenere quota parte del gettito derivante dall'IVA sull'importazione, rappresenta una soluzione in grado di generare risorse sufficienti allo sviluppo infrastrutturale nonché un fattore in grado di gerarchizzare l'importanza di uno scalo nello scenario degli scambi internazionali di materie prime e prodotti finiti. Questo tema, molto dibattuto in sede di lavori parlamentari per la riforma della legge 84/'94, se non affrontato con opportuni strumenti legislativi, dovrebbe essere oggetto di scelte precise in termini di programmazione finanziaria dello Stato che, con le risorse disponibili, dovrebbe porre l'attenzione sul ruolo dei porti quali punti nevralgici a sostegno delle politiche di sviluppo dell'intermodalità, delle autostrade del mare e più in generale della logistica del sistema-paese.

In relazione alla partecipazione e/o contribuzione del capitale privato nel finanziamento delle opere infrastrutturali si tratta di attivare le più opportune forme di partnership (finanza di progetto articolata secondo gli schemi più frequenti di intervento: B.O.T., B.O.O.) che permettano di avviare e realizzare opere di ampio respiro con un adeguato ritorno reddituale e quindi contrastare i vincoli posti dalla scarsità di risorse pubbliche destinate allo sviluppo. A questo proposito va segnalato l'esito della procedura di assegnazione in concessione delle aree ex-Multipurpose che ha visto l'intervento privato per la realizzazione del tombamento tra i pontili Libia e Canepa.

2.1.2 La riprogrammazione per l'anno in corso

Come accennato in premessa, in relazione all'esigenza di inserire nell'elenco annuale delle opere gli interventi per i quali verrà individuata l'impresa appaltatrice entro l'anno in corso, nella successiva tabella viene proposto l'elenco di interventi consolidatisi nell'anno 2011.

Rispetto alla riprogrammazione delle opere approvata dal Comitato Portuale nel maggio 2011 per circa 88,1 milioni di euro, sono stati posticipati al prossimo triennio interventi per circa 25,8 milioni di euro dei quali verrà data evidenza nel successivo paragrafo.

Riprogrammazione delle opere per l'anno 2011

Interventi	2011(€)
Programma Manutenzioni	6.255.109,88
Escavo fondali del bacino di evoluzione di Calata Bettolo e consolidamento testata Canzio	23.000.000,00
Opere complementari Calata Bettolo	
Realizzazione rilevato di precarica con materiali di dragaggio	6.000.000,00
Maggiori oneri relativi al progetto di Calata Bettolo connessi al piano dragaggi	6.549.120,00
Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici in ambito Calata Bettolo	1.200.000,00
Costruzione di rete nera allacci area portuale	300.000,00
Ambito Riparazioni navali	
Nuovo capannone modulare delle aree di Levante – opere complementari relative ad impianti tecnologici	950.000,00
Ambito Sampierdarena	
Riqualificazione compendio da Calata Bengasi a Calata Ignazio Inglese	8.170.401,63
Adeguamento infrastrutturale delle pavimentazioni su Ponte Somalia	237.541,11
Ambito Porto Antico – Passeggeri	
Variante Ponte dei Mille	1.820.000,00
Riqualificazione dei fornic e opere complementari minori a Ponte Andrea Doria	250.000,00
Opere complementari edificio ex-Unital – Ponte Caracciolo	670.000,00
Ricollocazione dei servizi portuali interferiti dal progetto di	687.519,82

riqualificazione di Ponte Parodi	
Progetto per opere minori necessarie al completamento delle opere propedeutiche al trasferimento degli operatori portuali interferiti dal progetto di Ponte Parodi da lato levante a lato ponente	500.000,00

Ambito Voltri – Multedo – Sestri

Completamento pontile Fincantieri	1.300.000,00
-----------------------------------	--------------

TOTALE	64.844.692,44
---------------	----------------------

(*) Nelle somme impegnate per l'anno 2011 sono compresi € 6.955.000 per l'adeguamento delle somme a disposizione relative all'intervento su Calata Bettolo

2.1.3 La programmazione per il triennio 2012-2014

Con riferimento alla programmazione sul triennio 2012-2014, prima di procedere ad una sintetica descrizione delle innovazioni che caratterizzano l'articolazione degli interventi, occorre effettuare alcune premesse relative al già accennato tema della copertura finanziaria.

In particolare, la capacità di autofinanziamento dei futuri sviluppi infrastrutturali ad risulta, per l'anno 2012 secondo le stime degli Uffici competenti, pari a circa 75 milioni di euro, risorse che verranno dedicate prevalentemente al completamento/avvio, nel corso del 2012, di alcuni interventi strategici per il porto di Genova e rappresentati:

- dalle **opere complementari al progetto di Calata Bettolo** la cui previsione nell'anno 2012 costituisce una indispensabile condizione per il rispetto del cronoprogramma dei lavori che vedono nel 2014 il termine ultimo per il completamento del nuovo impianto dedicato alla movimentazione dei traffici containerizzati (40 milioni di euro);
- dagli **interventi propedeutici e complementari alla riqualificazione di Ponte Parodi** che, in coerenza con le variazioni introdotte sotto il profilo tecnico-operativo e al crono programma dei lavori così come definito nell'accordo deliberato dal Comitato Portuale in data 27 settembre 2010, rispondono all'obiettivo di seguire il completamento del centro polifunzionale e di accompagnare il contestuale programma di ricollocazione delle aziende interferite;
- dal co-finanziamento **dell'intervento di formazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale presso l'ambito di Sestri Ponente**

i cui contenuti sono stati oggetto di una delibera del Comitato Portuale del 30 marzo 2011 e di un conseguente importante Accordo di Programma sottoscritto in data 20 luglio 2011 dai Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti, dalle Amministrazioni regionale, provinciale e comunale, dall'Autorità Portuale, da Fincantieri S.p.A. e da Porto Petroli S.p.A..

L'accordo, nel conseguire le convenute finalità di razionalizzazione e sviluppo delle attività navalmeccaniche nel polo di Sestri Ponente di contestuale salvaguardia del polo petrolifero, prevede la realizzazione di un nuovo piazzale operativo attraverso il riempimento (nell'ipotesi massima) di uno specchio acqueo di 71.000 mq. A copertura degli impegni necessari (70 milioni di euro) una quota pari a 50 milioni sarà a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre i restanti 20 milioni di euro saranno a carico del bilancio dell'Ente per l'esercizio 2012, fermo restando l'impegno dello stesso Ministero al rifinanziamento delle somme attraverso un apposito provvedimento legislativo;

- la realizzazione del **programma di manutenzioni** (stradali, marittime e impiantistiche) per l'esercizio 2012, che, unitamente ai lavori di adeguamento normativo della sopraelevata portuale, determinano un impegno pari a circa 7 milioni di euro;
- l'intervento volto alla realizzazione delle **aree di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente** che risponde alle esigenze manifestate dall'autotrasporto e alle emergenze operative che porto e città devono periodicamente affrontare nella gestione della logistica dei mezzi in arrivo e partenza dai principali terminal portuali (1,9 milioni di euro);
- l'avanzamento dei lavori di **riqualificazione delle pavimentazioni** nel bacino di Sampierdarena, in parte già inseriti nel 2011 con l'intervento sul compendio Calata Bengasi- Calata Ignazio Inglese e integrati nell'anno 2012 con le aree a Ponte Somalia lato levante (4,5 milioni di euro), che permetteranno di adeguare alle mutate esigenze del mercato le caratteristiche prestazionali delle aree. Rispetto a questo obiettivo l'Ente si propone di inserire, nei successivi strumenti di programmazione, ulteriori interventi volti a completare il citato processo di adeguamento sull'intero bacino di Sampierdarena.

Sempre nell'anno 2012 viene inoltre inserito il progetto relativo **al nuovo viadotto di collegamento al polo di Voltri**, recentemente approvato dal CIPE per un valore di 35 milioni di euro (di cui 30 a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A. per la realizzazione del lotto funzionale relativo alla viabilità principale e per i restanti 5 milioni di euro circa attraverso l'autofinanziamento da parte dell'Autorità Portuale).

Infine, con riferimento al tema della logistica e dello sviluppo del trasporto ferroviario, l'articolazione degli interventi rientranti nel piano del ferro sarà più compiutamente illustrata al paragrafo 3.4 in cui verranno descritti gli obiettivi e le politiche dell'Ente finalizzate a sviluppare la modalità di trasporto ferroviario, in accordo con le più recenti iniziative intraprese in collaborazione con R.F.I. e con il programma del nodo di Genova.

Come si evidenzia nelle note che seguono, è inoltre prevedibile che nel corso del 2012 possano essere ricompresi interventi al momento inseriti nell'anno 2013 ma anticipabili all'esercizio precedente in virtù dei ribassi d'asta ottenuti sulle gare dell'anno 2011.

Per quanto concerne la programmazione degli interventi nel successivo biennio 2013-2014, oggi connessa all'aumento del gettito delle tasse portuali per effetto dell'adeguamento Istat o alla riproposizione della sovrattassa portuale, l'articolazione dei progetti risponde ai seguenti obiettivi:

- il mantenimento nel 2013 del **programma per la logistica**, rispetto al quale si attende per il 28 ottobre p.v. l'udienza finale di discussione di fronte al Consiglio di Stato il cui esito dovrebbe risolvere la più volte richiamata problematica di copertura finanziaria dello stesso. La previsione in argomento è dunque condizionata alla pronuncia di cui sopra e potrebbe determinare ulteriori modifiche alla programmazione alla luce dell'esigenza di dare avvio ad alcuni interventi di particolare importanza per la logistica portuale;
- la conferma degli impegni assunti relativamente al **comparto della riparazione e costruzione navale** in attesa della prossima definizione dell'ottemperanza ambientale avviata presso il competente Ministero;
- il posticipo al 2013 di due interventi già inseriti nel biennio 2011-2012 sulla base di quanto disposto nella delibera di riprogrammazione del maggio scorso (il **P.E.D.** e la **revisione dei viadotti di Bettolo per una soluzione semplificata del nodo di San Benigno**), per un valore complessivo di circa 20 milioni di euro. Rispetto a tali progetti, e vista la

strategicità degli stessi per lo sviluppo e l'organizzazione delle attività portuali, è possibile fin d'ora ipotizzare una successiva anticipazione al 2012 a fronte di disponibilità connesse ai ribassi d'asta su interventi già appaltati e di nuovo avvio;

- il posticipo al 2014 di tutti i restanti interventi già programmati nonché di nuovi progetti la cui copertura finanziaria e l'eventuale rimodulazione sarà oggetto di successivi provvedimenti in corrispondenza di nuove risorse che dovessero rendersi disponibili a seguito dei ribassi d'asta su importanti opere di prossimo avvio, dell'eventuale adeguamento delle tasse portuali, ovvero del completamento delle procedure di dismissione delle partecipazioni dell'Ente. In questo senso le opere indicate nei successivi prospetti per il 2014, costituiscono una semplice indicazione delle priorità progettuali ad oggi individuabili e che potranno essere successivamente integrate.

A quest'ultimo proposito si deve rimarcare come grandi interventi quali la VI vasca ed il Polo delle Autostrade del Mare di Voltri potranno trovare una loro esplicitazione nei documenti di programmazione, a valle dei procedimenti già avviati e rispettivamente riferibili al "dialogo tecnico" ed alla "variante VP5bis" del vigente Piano Regolatore Portuale.

Gli esiti di suddetti procedimenti consentiranno di disporre dei necessari elementi urbanistici, tecnici ed economici per consentire a questo Comitato le più opportune deliberazioni.

Riprogrammazione delle opere 2011-2013

Interventi	2012 (€)	2013 (€)	2014 (€)
Programma Manutenzioni	3.904.749,60	5.000.000,00	4.000.000,00
Adeguamento normativo sopraelevata portuale	3.000.000,00		
Interventi sull'infrastruttura ferroviaria			
Bacino portuale di Sampierdarena - Ristrutturazione dello scalo merci fuori muro con nuova elettrificazione dei binari e relativa messa a norma delle intervie			15.000.000,00
Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea sommergibile"	990.000,00		2.010.000,00
Riqualificazione dei fabbricati in concessione al gestore delle manovre ferroviarie	1.300.000,00		
Nuovo raccordo ferroviario – bacino portuale di Voltri			4.500.000,00
Piano Riparazioni e Cantieristica navale			
Potenziamento e adeguamento dei bacini di carenaggio, delocalizzazioni, opere marittime di servizio, realizzazione nuovi spazi operativi e nuovi edifici demaniali		43.669.695,92	
Interventi sui bacini di carenaggio: consolidamento statico tiranti bacino 4 e adeguamento impianti e stazione di pompaggio			640.000,00
Formazione di nuova calata ad uso cantieristico navale – ambito Sestri	70.000.000,00		
P.E.D. – Punto di Entrata Designato		5.500.000,00	
Revisione progetto viadotti Bettolo per adeguamento alla soluzione semplificata nodo di San Benigno		15.000.000,00	
Realizzazione di un'area di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente	1.900.000,00		
Ammodernamento impianti tecnologici			3.200.000,00

Opere complementari Calata Bettolo

Piattaforma ecologica Calata Oli minerali	11.000.000,00	
Nuovo impianto rinfuse liquide Calata Oli Minerali	6.000.000,00	
Progetto bunkeraggio Calata Oli Minerali	15.000.000,00	
Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazioni tecniche trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio	8.000.000,00	

Ambito Sampierdarena

Adeguamento tecnico funzionale imboccatura di ponente		1.390.000,00
Demolizione struttura in muratura paramento interno diga		100.000,00
Riqualificazione ponte ex idroscalo – raccordo ferroviario e pavimentazioni		820.000,00
Realizzazione rete smaltimento acque meteoriche presso Calata Derna	950.000,00	
Realizzazione opere complementari ambito territoriale Calata Ignazio Inglese e Calata Massaua		12.000.000,00
Riqualificazione pavimentazione Ponte Libia Radice		4.500.000,00
Riqualificazione pavimentazioni Ponte Somalia lato levante	4.500.000,00	

Ambito Porto Antico - Passeggeri

Ricollocazione servizi portuali interferiti dal progetto di riqualificazione Ponte Parodi	4.312.480,18	
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi	5.000.000,00	4.000.000,00
Ponte dei Mille – Protezione banchina e riqualificazione		570.000,00

Ambito Voltri

Progetto Viadotto di Voltri	32.500.000,00	2.580.179,45
Riqualificazione piazzali modulo M01 di Voltri		4.500.000,00
Protezione passeggiata di Voltri		2.000.000,00

Opera di difesa costiera di Genova Multedo			620.000,00
Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda nord del canale di calma di Prà	650.000,00		
Alimentazione elettrica da terra dei rimorchiatori di Voltri	80.000,00		
Programma per la logistica			
Attrezzaggio Distripark		11.500.000,00	
Autoparco		20.000.000,00	
Prolungamento sopraelevata portuale		21.946.708,87	
Ammodernamento esistente sopraelevata		15.000.000,00	
TOTALE	169.087.229,78	144.196.584,24	55.850.000,00

2.1.4 Le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale

- La pianificazione del Waterfront portuale

Nel corso del 2011 sono state ulteriormente sviluppate le attività connesse alla Convenzione "Pianificazione Operativa del Waterfront di Genova – Fase II". propedeutica all'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale.

Il lavoro svolto, come è già stato illustrato in precedenti strumenti di programmazione, è il risultato di una attività di collaborazione tra Autorità Portuale e Comune di Genova (Urban Lab) e dei rapporti di collaborazione instaurati per effetto della Convenzione tra Autorità Portuale di Genova e i titolari delle borse di studio attivate, il Dipartimento di Ingegneria delle Costruzioni, dell'Ambiente e del Territorio (DICAT) – Facoltà di Ingegneria di Genova e il Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Facoltà di Economia di Genova.

Il lavoro, sotto il coordinamento del Segretario Generale dell'Ente, è stato sviluppato con il diretto contributo delle diverse Direzioni coinvolte nel processo di pianificazione delle infrastrutture portuali e articolato nei seguenti progetti:

- progetto n. 1: "Studi di fattibilità urbanistica, infrastrutturale, tecnologica ed ambientale";
- progetto n. 2: "Studi di fattibilità economico-finanziaria degli interventi di sviluppo infrastrutturale".

Con riferimento al progetto 1, le attività sono proseguite nel corso dei primi sei mesi del 2011 con particolare riferimento agli ambiti sui quali si concentra la pianificazione integrata tra il porto e la città, attraverso l'approfondimento delle seguenti tematiche:

- VP5bis;
- osservazioni sulla documentazione relativa al redigendo PUC;
- studi propedeutici all'assegnazione del compendio "Hennebique";
- osservazioni sulla possibile revisione delle procedure relative al vincolo paesistico;
- Nodo di S.Benigno – armonizzazione con sistemi di accesso portuale;

Per quanto concerne gli studi di fattibilità degli interventi finalizzati al potenziamento della capacità produttiva del sistema portuale e logistico (analisi scenariale), sono stati elaborati schemi progettuali alternativi per la risoluzione dei problemi portuali e urbani. Tali schemi, anche oggetto delle attività sviluppate con il DICAT, richiedono di essere adeguatamente sviluppati ed approfonditi in coerenza con quanto stabilito nell'Allegato Tecnico alla Convenzione.

In particolare, si tratta di finalizzare e coordinare i contributi esterni attraverso un ulteriore lavoro di rielaborazione delle soluzioni di sviluppo infrastrutturale contestualmente alle risultanze dell'analisi economica in corso.

A questo proposito, gli "Studi di fattibilità Economico-Finanziaria degli interventi di sviluppo territoriale e infrastrutturale dell'Autorità Portuale di Genova" sono proseguiti nel corso del 2011 attraverso l'analisi del posizionamento del porto di Genova e delle sue generali prospettive nel medio termine.

Tali studi, che rappresentano una importante fase di supporto alla costruzione degli scenari alternativi ed al confronto fra gli stessi, termineranno entro i primi mesi del 2012.

Al fine di rendere omogeneo lo sviluppo delle attività dei due progetti di cui all'allegato tecnico della Convenzione, Autorità Portuale ha formalmente richiesto ed ottenuto da Regione Liguria una proroga delle attività di cui al progetto 1 a tutto marzo 2012, attraverso un piano di attività che prevede lo sviluppo di un'analisi volta al confronto tra i diversi scenari alternativi attraverso la costruzione di una matrice di criteri di natura economica, sociale, tecnica, e urbanistica.

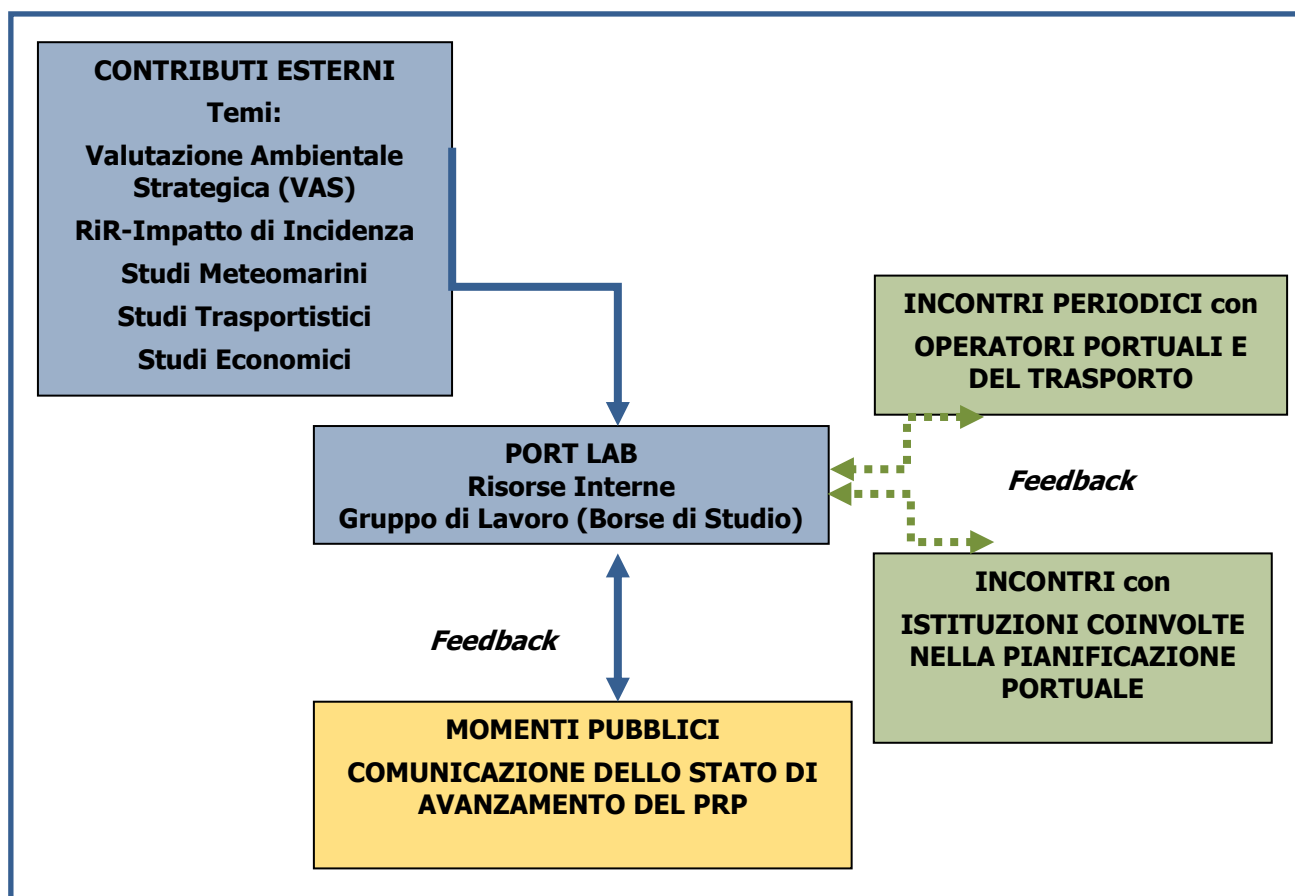
I risultati dell'analisi a conclusione delle attività di cui alla Convenzione stipulata con Regione Liguria costituiscono la fase propedeutica alla predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale che rappresenta il principale obiettivo dell'anno 2012, almeno per quanto riguarda la definizione dell'impianto fondamentale del piano medesimo.

- *Il nuovo Piano Regolatore Portuale*

La predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale costituisce un obiettivo caratterizzato da una elevata complessità connessa all'esigenza di avviare confronti interni ed esterni all'Ente con tutti i soggetti pubblici e privati interessati allo sviluppo delle infrastrutture portuali.

A questo proposito Autorità Portuale ha previsto un metodo di lavoro che in parte ricalca quanto già sperimentato in occasione della preparazione del PRP vigente e che si articola attraverso l'organizzazione di una struttura interna (Port Lab) coadiuvata da un gruppo di studio che sarà costituito da borsisti specializzati nelle principali tematiche di interesse:

- tecnico – urbanistica;
- economica;
- trasporti e organizzazione.



L'attività del *Port Lab* sarà coadiuvata da contributi esterni utili al perfezionamento del nuovo strumento di pianificazione ai quali saranno demandati approfondimenti tematici su argomenti di particolare interesse: la Valutazione Ambientale Strategica, gli studi meteo marini e trasportistici, gli studi economici connessi alle previsioni di sviluppo marittimo portuale nel lungo termine.

Con riferimento alla valenza "esterna" del nuovo PRP saranno previsti incontri periodici sia con le istituzioni coinvolte nel processo di pianificazione sia con gli operatori portuali e del trasporto al fine di raccogliere i necessari feedback per l'avanzamento del progetto.

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

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

Il lavoro di redazione del nuovo PRP, che si prevede possa essere sviluppato nel prossimo biennio e che ha richiesto l'attivazione di una specifica copertura finanziaria a carico del bilancio 2012, si articolerà nelle seguenti fasi:

1. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO - La descrizione riguarderà il posizionamento competitivo dello scalo in relazione alle diverse tipologie di traffico, gli impatti sociali derivanti dalle attività del porto, l'assetto delle infrastrutture portuali comprensivo delle modifiche e degli ampliamenti già approvati, la potenzialità ed il grado di saturazione delle infrastrutture di collegamento, l'assetto morfologico ed i relativi impatti paesaggistici ed ambientali. In particolare i contenuti saranno articolati come segue.

- Stato di attuazione del PRP vigente
- Quadro di riferimento programmatico
- Analisi Economica

- Mobilità e Trasporti
- Infrastruttura tecnologica ed aspetti organizzativi
- Aspetti idraulico-marittimi
- Paesaggi Portuali
- Ambiente

2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI – In questa fase saranno enunciati ed illustrati nel più opportuno grado di dettaglio gli obiettivi che l'Amministrazione si pone in relazione al tema dello sviluppo futuro del porto di Genova, sotto il profilo economico, territoriale, tecnologico, ambientale.

3. PROSPETTIVE DI MERCATO ED ELABORAZIONE DI POSSIBILI SCENARI DI SVILUPPO PORTUALE - La seguente fase di elaborazione del nuovo PRP riguarderà l'individuazione di differenti scenari di sviluppo portuale il cui punto di partenza sarà rappresentato dai risultati dell'attività svolta nel corso del 2011 relativamente alla citata Convenzione stipulata con Regione Liguria.

A questo proposito si prevede che, già negli ultimi mesi dell'anno in corso, in esito allo sviluppo delle attività progettuali di cui al paragrafo precedente, venga avviato un primo livello di confronto con i soggetti esterni interessati (istituzioni e operatori del trasporto), al fine di esaminare alcuni macro-scenari secondo una griglia predefinita di criteri utili ad una comparazione in chiave tecnica, urbanistica ed economico-finanziaria.

Questa fase rappresenta il fulcro del nuovo PRP dal punto di vista degli sviluppi infrastrutturali di medio e lungo termine ed avrà come obiettivo la selezione del nuovo layout per il porto di Genova in due fasi temporali distinte:

- Orizzonte temporale 10-15 anni che corrisponde al completamento del PRP vigente e ad ulteriori interventi finalizzati a risolvere temi aperti (ad esempio: polo autostrade del mare e sesta vasca);
- Orizzonte temporale di lungo termine che si esplicita con la descrizione dello scenario di lungo periodo individuato per lo sviluppo dell'offerta portuale.

4. SCELTE DI PIANO - Dopo aver definito un quadro dello stato di fatto del contesto portuale genovese, individuate criticità/opportunità, dopo aver fissato gli obiettivi di sviluppo che devono indirizzare le scelte pianificatorie ed elaborato diversi scenari, in questa parte del nuovo PRP verranno indicate le scelte di piano.

Lo sviluppo dell'attività pianificatoria verrà articolata in due fasi temporali distinte:

Le scelte verranno schematicamente sviluppate in relazione a tre temi, come segue.

- Tema Socio – economico
- Tema Ambientale
- Tema Urbanistico e tecnico (ingegneristico)

5. NORMATIVA DI PIANO – Con la normativa di piano verrà definita la valenza giuridica delle previsioni contenute nello strumento pianificatorio e verranno definiti principi e procedure di attuazione del piano medesimo, secondo una lettura improntata alla flessibilità, come indicato anche nelle linee guida ai piani regolatori emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2.2 La politica europea nel settore portuale

Nel prossimo triennio l'Autorità portuale di Genova intende proseguire le attività già avviate e volte:

- a consolidare e rafforzare il proprio ruolo propositivo nelle iniziative e nei dibattiti sui principali temi di politica europea, anche al fine di contribuire ad orientare gli indirizzi di politica trasportistica e portuale a livello comunitario;
- a far convergere sul Porto di Genova le risorse finanziarie messe a disposizione dall'Unione Europea, con particolare riguardo alle iniziative progettuali volte allo sviluppo infrastrutturale, dei servizi ed alle attività di ricerca e sviluppo applicate al settore.

Le azioni da sviluppare avranno quale filo conduttore principale le iniziative che, a livello di analisi tecnica, sviluppo tecnologico e modelli operativi da perseguire, si stanno sviluppando in particolare sul Corridoio 24, anche in connessione alla revisione delle reti TEN-T ed alla nuova proposta di "Port Package".

Con particolare riferimento alla categoria delle Autostrade del Mare, in ragione delle azioni già avviate dal Porto di Genova e di quelle di prossimo avvio ed aventi come obiettivo anche quello di offrire reciproche opportunità di sviluppo economico e sociale a tutti i paesi del Mediterraneo occidentale, il Porto di Genova si auspica l'inserimento da parte dell'Unione Europea di modalità di più consistente coinvolgimento dei paesi del Nord Africa, in modo da poter estendere le iniziative progettuali già in essere sotto il profilo infrastrutturale e di servizio all'ideale prosecuzione del Corridoio 24 fino al Nord Africa, naturalmente laddove l'iniziativa progettuale determini evidenti e misurabili benefici anche a livello di coesione tra gli stati membri dell'Unione Europea

Le attività di lobbying di Autorità portuale nei confronti dell'Unione Europea proseguiranno attraverso due strumenti principali: la partecipazione agli organismi di rappresentanza degli interessi nazionali ed europei presso la Commissione e la partecipazione ai programmi di co-finanziamento comunitario di prioritario interesse (TEN-T, Autostrade del Mare, cooperazione internazionale).

Per quanto concerne la seconda tipologia di attività, proseguiranno, nel prossimo triennio, le iniziative già avviate e si perfezioneranno quelle attualmente in fase di avvio.

In particolare, attraverso i fondi disponibili sul **Programma TEN-T**, finalizzato all'ottenimento di contributi per la realizzazione di infrastrutture, l'Autorità portuale di Genova gestirà, in qualità di capofila, il partneriato internazionale costituito ai fini di sviluppare il *Progetto MoS24* - ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS.

Il progetto è un'azione pilota nell'ambito delle Autostrade del Mare ed ha lo scopo di sviluppare un dimostratore, che rappresenterà uno strumento di lavoro a favore degli utenti pubblici e privati della catena logistica: ciò attraverso la messa a sistema e l'interoperabilità dei differenti sistemi ICT attualmente operanti (VTS, sistemi telematici doganali e portuali, piattaforme di sicurezza, etc.) con l'obiettivo di una maggiore fruibilità ed utilizzo del trasporto intermodale e delle Autostrade del Mare.

Attraverso il progetto, infatti, si intende promuovere l'integrazione dei diversi sistemi, pubblici e privati, che concorrono a definire il sistema di dati ed informazioni complessivamente circolanti e che, adeguatamente coordinati, potranno rendere più efficiente ed attrattivo il trasporto intermodale e quindi anche le autostrade del mare.

Visto il ruolo di coordinamento assunto nell'ambito del Progetto, il porto di Genova potrà consolidare un presidio di rilievo nelle diverse iniziative che si stanno sviluppando sul Corridoio.

L'azione pilota sarà sviluppata con il supporto delle associazioni rappresentative a livello nazionale di spedizionieri, agenti ed operatori del trasporto e della logistica e coinvolgerà alcuni soggetti privati particolarmente attivi nel settore dell'intermodalità.

La presenza pubblica all'interno del partneriato comprende, oltre ad Autorità portuale, Regione Liguria, Rete Autostrade Mediterranee - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Fondazione SLALA, Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur e UIRnet Spa.

La componente scientifica è rappresentata dal Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica C.I.E.L.I. e dalla Università di Anversa – ITMMA.

Le consolidate relazioni operative tra il Sistema Portuale Ligure ed il Nord Africa (con OMMPA Tunisia, in particolare) rappresentano elementi privilegiati per le sperimentazioni di alcune funzionalità di progetto (al pari di altre iniziative già in atto e mirate, soprattutto sul versante doganale, ad una robusta bonifica e

contestuale semplificazione documentale delle relazioni operative tra le due sponde).

La funzionalità della Piattaforma MoS 24 verrà validata dalle citate Associazioni (anche in termini di policy measures and Preliminary Master Plan) nonché dalle istituzioni pubbliche, per garantire da un lato la massima aderenza alle esigenze operative di sviluppo della nostra comunità trasportistica e dell'altro l'appropriata neutralità, sicurezza e trasparenza delle informazioni e dei dati resi e trattati dalla Piattaforma.

Inoltre, verrà sviluppato un Preliminary Business Plan che analizzerà la fattibilità della trasformazione della Piattaforma MoS 24 da dimostratore a sistema operante e disponibile a tutti gli effetti e per il quale sarà possibile individuare nuove funzioni e collegamenti ad altri sistemi ICT.

Il budget totale del progetto è pari a 4.980.000 euro, di cui il 50% finanziato con fondi TEN-T e che per la restante componente di autofinanziamento si potrà avvalere delle attività dirette svolte dai diversi partner pubblici e privati coinvolti.

La prevista durata del progetto si estende dal 1/03/2011 al 31/12/2013.

Attraverso i fondi disponibili sul **Programma INTERREG**, finalizzato alla promozione della cooperazione transnazionale, l'Autorità portuale di Genova contribuirà alle attività del *Progetto CODE 24*, il cui scopo è quello di studiare le strozzature esistenti, gli interventi volti a risolverle ed i potenziali scenari di sviluppo dei traffici lungo il cosiddetto Corridoio 24 che si estende tra i porti di Rotterdam in Nord Europa e di Genova nel Mediterraneo.

Il partenariato internazionale che gestisce il progetto è di particolare rilievo del supporto politico-istituzionale al rafforzamento del Corridoio, comprendendo questo, oltre al Porto di Genova e al Porto di Rotterdam, anche attori pubblici di rilievo del Nord Ovest Italia e del centro-sud Europa.

Sempre nell'ambito del Programma INTERREG, l'Autorità portuale continuerà nell'arco del prossimo triennio a svolgere le attività previste all'interno del partenariato internazionale costituito per lo sviluppo del *Progetto LOSAMEDCHEM*, che ha lo scopo di favorire il trasporto intermodale delle merci chimiche nel bacino del Mediterraneo, focalizzandosi in particolare sui profili di safety che interessano il trasporto di tale tipologia merceologica.

Nell'ambito dei fondi comunitari disponibili attraverso il **VII Programma Quadro**, finalizzato all'innovazione ed allo sviluppo nella ricerca scientifica e tecnologica,

l'Autorità portuale di Genova partecipa al partenariato internazionale creato per lo sviluppo del *Progetto TIGER*, il cui obiettivo è quello di favorire i collegamenti ferroviari ed intermodali tra i porti marittimi partner del progetto ed i rispettivi hinterland, attraverso la realizzazione di quattro "dimostratori" innovativi sotto il profilo della tecnologia utilizzata.

Il dimostratore che riguarda il Porto di Genova è il "Genoa Fast Corridor", nell'ambito del quale si stanno sviluppando e testando tecnologie, standard tecnici e procedure che rendano più efficace ed efficiente il ciclo logistico porto – retroporto

Allo stato, il lavoro è concentrato sulla tratta Genova – Rivalta ed in particolare sulle tecnologie di scambio delle informazioni e dei segnalamenti ferroviari.

Le attività ed i risultati del Progetto TIGER sono destinati ad essere estesi nell'ambito del Progetto TIGER DEMO, anch'esso cofinanziato attraverso fondi del VII Programma Quadro.

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

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

Nel complesso, l'attività che si sta sviluppando nell'ambito della progettualità europea ha lo scopo di porre l'Autorità portuale di Genova al centro di una serie di iniziative progettuali aventi quale baricentro il bacino del Mediterraneo, ma in grado di attivare un effetto moltiplicatore anche in termini di nuove e qualificate iniziative focalizzate sulle relazioni tra Mediterraneo e Centro-Nord Europa, relazioni che sono guardate con particolare interesse dalle istituzioni comunitarie.

In concreto, anche attraverso le relazioni attivate all'interno dei partenariati internazionali cui partecipa, Autorità Portuale risulta oggi impegnata in progetti che mobilitano complessivamente circa oltre 20 milioni di Euro attraverso il sistema marittimo-portuale facente capo al Porto di Genova.

2.3 Il bilancio sociale

Il percorso di realizzazione del bilancio sociale, avviato all'inizio del 2010, è giunto quasi a compimento. La fase preliminare si è sviluppata attraverso un'attività di "mappatura" dei singoli portatori di interesse che sono coinvolti nelle operazioni dell'Ente. L'identificazione analitica degli *stakeholder* all'interno di gruppi omogenei per bisogni/interessi (sistema di relazioni) è stata necessaria per poter aggregare i bisogni e le loro specifiche aspettative e definire al contempo le priorità di intervento a cui l'Ente dovrà uniformarsi.

Una delle attività di rilievo svolte è stata quella attinente allo stakeholder engagement che si è sviluppata mediante il "coinvolgimento qualificato" della comunità portuale nella valutazione degli esiti delle politiche e nella individuazione degli obiettivi di miglioramento. Sono stati svolti alcuni incontri informativi che hanno avuto l'obiettivo di rilevare la visione delle singole categorie di portatori di interesse con la segnalazione delle criticità e delle aspettative rispetto all'organizzazione generale del porto. Il percorso si è infatti sviluppato attraverso un passaggio da una "responsabilità individuale" ad una "responsabilità collettiva" di tutti gli *stakeholder*, delineando il passaggio da un percorso di bilancio sociale dell'Ente ad un percorso tradotto nel documento di bilancio sociale del Porto, visto come strumento di partecipazione, di relazione e di confronto consapevole sugli obiettivi prefissati e sui risultati ottenuti.

I risultati di tali incontri hanno portato all'individuazione di 5 aspetti di particolare rilievo (Attività operative, Sviluppo Infrastrutturale, Organizzazione Interna, Comunicazione e Rapporti con l'Esterno, Fattori Esogeni).

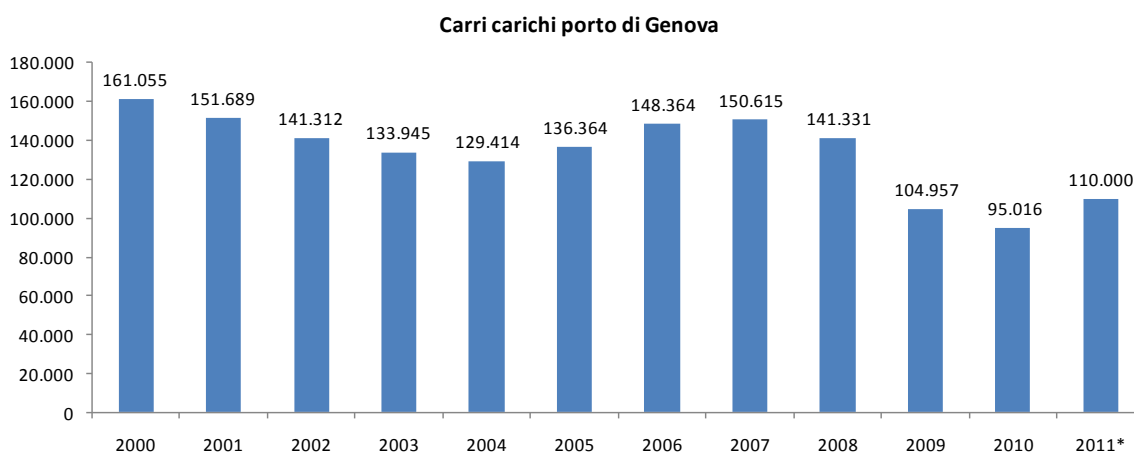
Il percorso intrapreso vedrà la conclusione con la pubblicazione del primo documento di bilancio sociale, redatto dall'Autorità Portuale, presumibilmente nel periodo dicembre 2011-gennaio 2012. Esso avrà la caratteristica di rappresentare la rendicontazione del "valore" generato durante l'attività di questo mandato: un documento con una chiave di lettura in più, che vuole mirare ad essere non solo un momento di verifica di quanto definito nel programma di mandato, ma anche e soprattutto uno stimolo per migliorare sempre di più le decisioni, il controllo e la socializzazione dei risultati.

2.4 Programmi per il retroporto e la logistica

Uno dei temi prioritari, da porre con la necessaria attenzione nel contesto della pianificazione di competenza, è lo sviluppo della modalità ferroviaria di origine/destinazione portuale.

L'obiettivo, comunemente condiviso, è quello di riuscire a riqualificare il settore ferroviario rispondendo anche in maniera più incisiva alle esigenze portuali ed a quelle dei territori interessati a partire dal contesto urbano nel quale il porto è inserito.

L'andamento del trasporto ferroviario nel porto di Genova, come evidenziato nella seguente tabella, mostra come, dopo una forte contrazione registratasi nel biennio 2009-2010 (-33%), nel corso del 2011 i carri carichi in arrivo e partenza dallo scalo siano tornati a crescere con un incremento del 16% rispetto all'anno precedente.



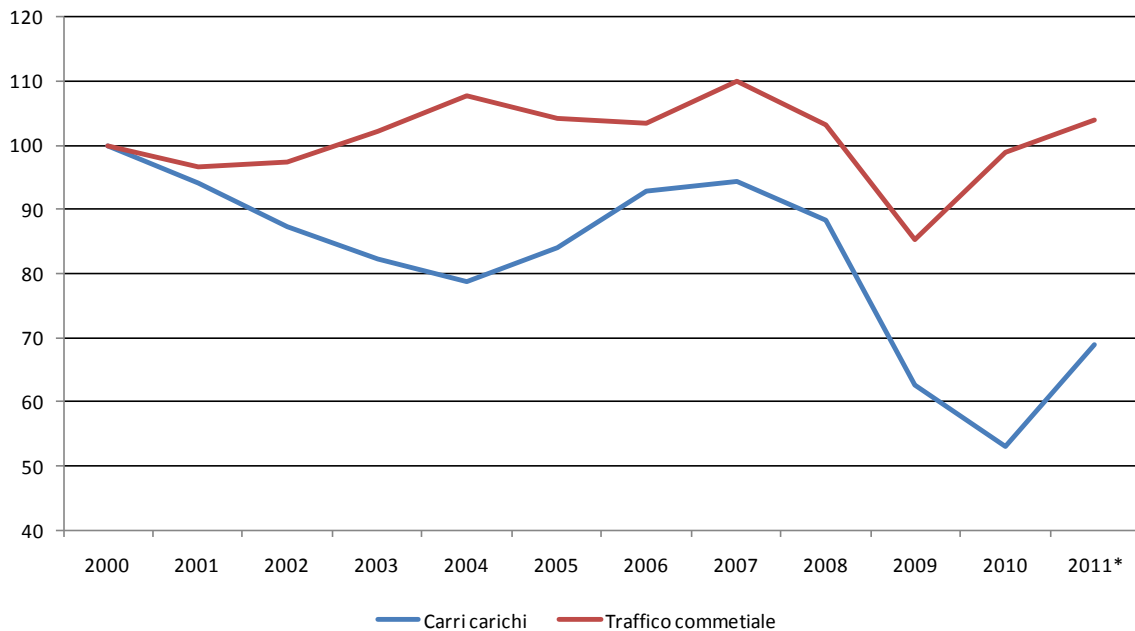
Tale incremento si inquadra nel più generale andamento dei traffici movimentati nel porto di Genova (escluso il comparto dei prodotti petroliferi) degli ultimi dieci anni e rappresentato nel grafico sottostante.

In particolare, si può evidenziare come, a fronte di una prima fase corrispondente al periodo 2000-2004 in cui il trasporto ferroviario ha fatto registrare una contrazione rispetto a quella dei traffici (in crescita), nel successivo periodo antecedente alla crisi del 2008-2009 lo stesso è viceversa cresciuto più che proporzionalmente allo sviluppo delle attività di movimentazione portuale. In corrispondenza della crisi economica, i riflessi della stessa e le difficoltà registratesi

nel settore a livello locale, hanno amplificato la contrazione dell'utilizzo della modalità ferroviaria rispetto all'andamento dei traffici che è perdurata anche nel 2010.

Per il 2011 l'incremento del 16% sopra riportato, è più che proporzionale rispetto a quello dei traffici ad indicare una possibile ripresa nell'utilizzo della modalità ferroviaria.

Andamento traffico commerciale e carri carichi nel porto di Genova (2000-2011) – numero indice 100=2000



(*) previsioni annuali su dati di settembre 2011

E' già stato sottolineato in tutte le sedi come la via per rilanciare il trasporto su ferro in Italia e, in particolare, nei porti, passi attraverso il miglioramento della competitività del settore.

E' altresì ben noto che l'approccio al miglioramento non può che riguardare molteplici profili:

- l'apertura del mercato alla concorrenza (liberalizzazioni);
- l'utilizzo più efficiente della rete e dei mezzi disponibili;
- l'ammodernamento delle infrastrutture;

- l'introduzione di soluzioni innovative nella gestione.

E' quindi, necessario ed urgente assumere, per quanto di competenza ed in coerenza con gli indirizzi di Pianificazione Logistica Nazionale e con gli orientamenti del Comitato Portuale, decisioni tecnico operative sulla rete ferroviaria portuale che ne migliorino la funzionalità e la sicurezza con possibili benefici economico produttivi.

La derivata logica dell'impostazione indicata è stata quella di ricercare con Ferrovie dello Stato ed in particolare con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. soluzioni condivise e praticabili in un arco temporale breve-medio che, integrando o completando sul versante portuale il più ampio intervento sul nodo ferroviario di Genova e nella prospettiva della nuova linea di valico, meglio qualifichino il porto sul versante della vezione ferroviaria.

Lo scorso 27 settembre si è pertanto sottoscritto un Protocollo di Intesa con Rete Ferroviaria Italiana i cui contenuti affrontano la delicata "questione ferroviaria portuale" seguendo i due ambiti propri del ruolo istituzionale dei firmatari:

- la programmazione degli investimenti;
- la regolazione dei servizi.

In particolare per quel che attiene alla "**programmazione degli investimenti ferroviari**" dell'Autorità Portuale si deve fare riferimento sia ai lavori inseriti in precedenti programmazioni operative che rimangono confermati, sia a nuovi interventi da inserire nella prossima programmazione triennale.

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

La sintesi tecnico finanziaria degli interventi già programmati e progettati è la seguente:

- 1) Parco Rugna Bettolo: realizzazione – nel contesto del più ampio progetto di Calata Bettolo e relative connessioni – di tre fasci di binari (tredici binari di cui 10 operativi) al servizio degli operatori dell'ambito. Perizia P. 2460, tempi di realizzazione tra il 2012 ed il 2015, stanziamento complessivo di 9 milioni di euro.

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

- 2) Bacino di Sampierdarena: realizzazione di un primo lotto della nuova dorsale ferroviaria relativo sia all'impianto tra Calata Inglese, Ponte Etiopia e connessione con il parco interno di Fuori Muro, sia ad un nuovo impianto ferroviario su Ponte Libia e connessione con la radice ovest del Parco Fuori Muro. Perizia P. 2811, tempi di realizzazione entro il 2013, stanziamento dedicato di 3,2 milioni di euro.
- 3) Bacino di Sampierdarena: realizzazione di un nuovo impianto ferroviario al servizio dei pontili Ronco e Canepa da eseguirsi in sequenza al previsto riempimento dello specchio acqueo tra i due pontili, nuovo impianto connesso sia con il Parco Fuori Muro sia con la linea nazionale verso il parco esterno di Sampierdarena. Perizia P. 2603, tempi di realizzazione tra il 2012 ed il 2015, stanziamento dedicato di 2 milioni di euro.

Complessivamente gli interventi già programmati ammontano a 14,2 milioni di euro ed il loro completamento è previsto al 2015.

Coerentemente con gli indicati obiettivi di supporto allo sviluppo del traffico ferroviario si è, di intesa con RFI, ritenuto di intervenire sui punti fondamentali della "questione ferroviaria" rappresentati dal completamento della elettrificazione e della dotazione tecnologica per la movimentazione in sicurezza dei treni.

I rilevanti contenuti dell'Intesa sottoscritta possono trovare logico inserimento nella nuova pianificazione triennale 2012-2014 che è in grado di dare soluzione finanziaria di periodo agli interventi concordati che, in collaborazione con RFI, saranno adeguatamente progettati.

In particolare si deve far riferimento a:

- 4) La ristrutturazione della parte di Galleria verso il Campasso, di esclusivo uso portuale, sino all'incrocio con la linea verso Santa Limbania, con la realizzazione di un binario di accesso al porto (e rimozione dei due esistenti) e connessa elettrificazione. L'intervento consentirà ai treni di giungere (ovvero andare) dal Parco esterno del Campasso sino ai nuovi fasci di binari

Rugna Bettolo senza cambio di locomotore e consentirà altresì il transito dei contenitori fuori sagoma (PC 45) in oggi possibile solo da Sampierdarena.

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

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

L'investimento è stato programmato in 3 milioni di euro e si svilupperà nell'arco temporale tra il 2012 ed il 2014 e ciò in relazione all'andamento dei lavori in corso sui compendi interessati (Bettolo e Ronco Canepa).

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

- 5) La ristrutturazione del Parco Fuori Muro con prolungamento dello stesso verso ponente, realizzazione di un secondo binario di accesso e il completamento della nuova dorsale ferroviaria con le connesse interconnessioni al Parco. Il progetto prevede altresì l'installazione di nuovi sistemi di automazione e sicurezza anche nei punti di interferenza con la viabilità stradale. L'investimento è stato programmato in 15 milioni di euro e si svilupperà a partire dal 2014.
- 6) La realizzazione, in ambito Voltri, di un nuovo fascio di 3 binari elettrificato sino alla radice da collocare nel confine nord dell'attuale parco interno e da dedicare prevalentemente al servizio "navettamento" verso i retroporti con evidenti effetti di economicità e di riduzione dei tempi operativi. L'investimento programmato in 4,5 milioni di euro si svilupperà a partire dal 2014 ed è da porsi in relazione sia con gli interventi in corso da parte di RFI sulla Stazione di Voltri mare (ampliamento a 7 binari dedicati al servizio merci) sia con la costruzione del nuovo viadotto di accesso al terminal la cui programmazione esecutiva si attesta nel biennio 2012-2013.

Con la riqualificazione dell'edificio dedicato alle esigenze logistiche del servizio di manovra ferroviaria e con la installazione di fondamentali presidi di sicurezza nel parco Fuori Muro (con riferimento particolare alle eventuali soste di convogli contenenti prodotti infiammabili), interventi questi già strumentati nella

programmazione 2011 per un totale di 1,3 milioni di euro, si completa la programmazione riferita al comparto che complessivamente ammonta a 38 milioni di euro.

Programmazione interventi infrastruttura ferroviaria

Oggetto	Perizia	Periodo	Valore (M.ni €)
Parco Rugna Bettolo terzo fascio	P. 2460	2012-2013	5,0
Parco Rugna Bettolo primo e secondo fascio	P.2460	2013-2015	4,0
Dorsale Inglese Libia	P.2811	2012-2013	1,6
Raccordo Libia	P.2811	2012-2013	1,6
Parco Ronco Canepa	P.2603	2012-2015	2,0
Riqualificazione edificio manovra e security	P. 2856	2011-2012	1,3
Elettrificazione Campasso Bettolo e Ronco Somm.		2014	2,0
Ristrutturazione Galleria Campasso e elettrificazione		2012	1,0
Nuovo fascio Voltri ed elettrificazione		2014	4,5
Ristrutturazione Fuorimuro e completamento dorsale		2014	15,0
Totale			38,0

Fonte: Autorità Portuale di Genova

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

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

Sul versante della "**regolazione dei servizi**" l'accordo citato prevede, oltre alle dotazioni di sicurezza, secondo gli standard RFI, sulla rete e nel Parco di Fuori Muro, la possibilità di definire con la stessa RFI un rapporto contrattuale per la gestione della circolazione dei treni, della predisposizione degli instradamenti e della manutenzione degli arredi ferroviari comprese le attrezzature tecnologiche e la linea elettrica ed, in prospettiva, delle altre parti di impianti che, secondo l'indicato obiettivo di continuità di trazione, saranno realizzati.

Si potrà in tal modo inserire la rete ferroviaria portuale nel più ampio contesto della rete nazionale alla cui gestione e controllo è, come noto, preposta RFI S.p.A.

L'accordo conferma altresì *"il comune interesse alla realizzazione ovvero implementazione di iniziative retroportuali al servizio delle quali si rende necessario creare condizioni condivise per servizi di "navettamento" ferroviario dedicato."* Al riguardo e con specifico riferimento al progetto retroportuale di Alessandria si procederà, anche in esito alle scelte partecipative degli Enti Locali nella specifica Società cui partecipa l'Autorità Portuale, a verificare il complesso degli interessi e delle capacità alla realizzazione ed alla gestione della nuova infrastruttura, prendendo positivamente atto, sul versante del cargo ferroviario, di un rinnovato impegno del Gruppo Ferrovie dello Stato.

2.5 La riorganizzazione del ciclo operativo portuale

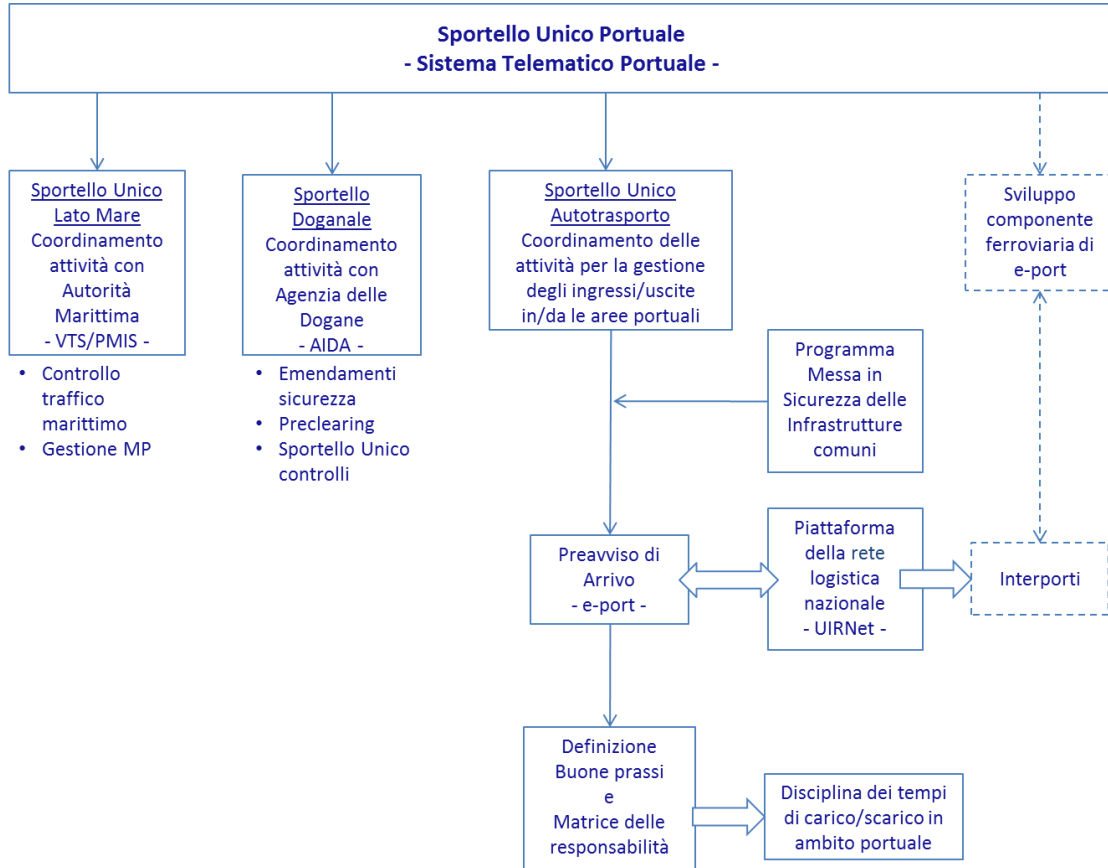
Anche in relazione alla più generale discussione che si sta sviluppando a riguardo del rafforzamento del ruolo di indirizzo e coordinamento di Autorità Portuale tra i diversi Soggetti Pubblici e Privati che operano in ambito portuale, si è ritenuto utile, sulla base degli elementi di progetto già introdotti nel precedente Piano Operativo Triennale, riepilogare gli interventi previsti in materia di organizzazione generale del porto secondo una logica di (progressiva) costruzione dello Sportello Unico Portuale.

Le prospettive di attuazione dello Sportello Portuale rappresentano infatti, secondo un approccio condiviso dalla stessa Associazione Nazionale dei Porti, uno degli indici più significativi della capacità di Autorità Portuale di svolgere efficacemente le funzioni sopra richiamate, anche per meglio evidenziare gli elementi che, a legislazione invariata, ne condizionano il perseguimento. In questa direzione, nel porto di Genova, al momento si sta lavorando su tre distinte linee di intervento:

1. Lo sportello unico "lato mare"
2. Lo sportello doganale
3. Lo sportello per autotrasporto

Si tratta di linee di intervento ben differenziate, anche dal punto di vista del loro attuale livello di sviluppo, ben connotabili sotto il profilo tecnico ed organizzativo e che trovano la loro sintesi negli interventi avviati da Autorità Portuale. Tali interventi vanno letti in termini di crescente capacità di integrazione tra i diversi sistemi operanti in porto. Il che, come ben noto a tutti gli operatori, rappresenta una delle condizioni essenziali per conseguire un innalzamento del livello qualitativo dei servizi svolti all'interno del porto. Sotto questo profilo, un ruolo estremamente rilevante è svolto dal sistema telematico portuale (che riproduce sotto forma di dialogo telematico la rete di relazioni tra i Soggetti pubblici e privati coinvolti nel ciclo portuale) e dalle sue prospettive di evoluzione. Ancora, la capacità di tali interventi di muoversi in maniera integrata e coordinata rispetto alle altre iniziative che si stanno sviluppando sulla piattaforma logistica nord occidentale, concorre, insieme ad altri elementi più spiccatamente infrastrutturali, a delineare il ruolo strategico che il porto di Genova può svolgere anche nella costruzione di quei sistemi logistici integrati che rappresentano uno dei tratti forse più apprezzabili del disegno di riforma della portualità.

In questa direzione, e per una miglior evidenziazione della complessità del lavoro in corso, gli interventi che Autorità Portuale sta sviluppando sono sintetizzati come segue:



- Lo Sportello Unico "lato mare":

Sulla base di un disegno di intervento definito in particolare d'intesa con Assagenti, le priorità di intervento sono rappresentate da:

1. Interfacciamento tra il sistema di controllo del traffico marittimo nazionale (VTS) e della gestione degli accosti (PMIS) della Capitaneria di Porto con il Sistema Telematico Portuale. Tale intervento rende le informazioni lato mare più "fruibili" e meglio organizzate rispetto quelle raccolte lato terra e gestite dai soggetti che operano nel Porto di Genova attraverso il STP, e fornisce agli stessi operatori migliori strumenti per la pianificazione delle attività correlate al traffico dei contenitori in ambito portuale (i.e. pianificazione viaggi autotrasporto in relazione all'arrivo/partenza nave, operazioni di pre-clearing, allineamento con i tempi di

apertura/chiusura delle pratiche doganali per la presentazione dei Manifesti di Arrivo e Partenza).

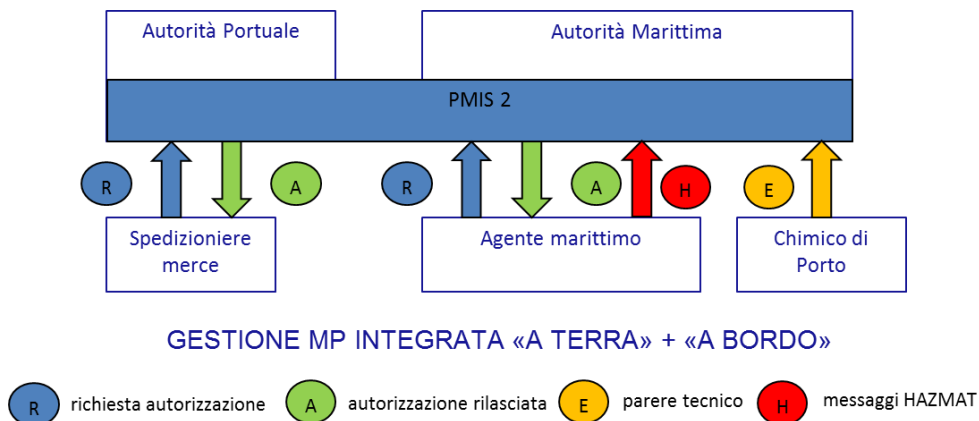
2. Interfacciamento del STP con il sistema di controllo del traffico marittimo (VTS) e con il sistema di gestione degli accosti delle navi (PMIS) della Capitaneria di Porto per la gestione delle autorizzazioni di Merci Pericolose a bordo nave e a terra.

Il nuovo PMIS, così come delineato dalla Capitaneria di Porto, è dotato di funzioni per garantire un adeguato sistema di monitoraggio del ciclo delle merci pericolose in ambito portuale e per agevolare le procedure autoritative relative allo stoccaggio delle stesse. Tali funzioni saranno impiegate dagli operatori della Capitaneria di Porto per quanto concerne il ciclo autorizzativo lato mare e dell'Autorità Portuale in qualità di responsabile del controllo merci pericolose a terra.

I miglioramenti previsti possono essere espressi in termini di:

1. riduzione dei tempi di ingresso/uscita delle MP grazie alla completa informatizzazione ed integrazione dei processi autorizzativi attualmente in essere;
2. riduzione dei costi a carico degli operatori che gestiscono il traffico;
3. miglioramento della catena logistica in termini di efficacia, efficienza e sicurezza.

Su tutta la materia si è in attesa che Capitaneria di Porto renda definitivamente disponibile la componentistica relativa al PMIS. Al momento, risulta essere stato concluso il collaudo del nuovo sistema a livello nazionale ed è in corso di predisposizione il piano di installazione che coinvolge l'intera portualità nazionale. Genova sarà uno tra i primi siti portuali interessati; il nuovo sistema dovrebbe essere operativo entro il corrente anno. A valle dell'entrata in funzione del PMIS verranno definiti gli interventi di manutenzione evolutiva del sistema telematico portuale eventualmente necessari ad ottimizzare lo schema organizzativo sopra delineato.



- *Lo Sportello Doganale*

Dal punto di vista di Autorità Portuale, l'obiettivo di lavoro è rappresentato dalla necessità di assicurare un ampliamento dello scambio informativo tra il Sistema telematico doganale ed i sistemi informativi gestiti dalla stessa Autorità Portuale e da Autorità Marittima; ciò soprattutto con riferimento agli effetti indotti dagli Emendamenti sicurezza al Codice Doganale Comunitario conseguenti al Reg. (CE) 1875/2006.

La materia, che diventerà pienamente operativa dal 1 gennaio 2012 anche per il ciclo di esportazione, è rilevante per la profonda revisione che induce nell'attuale processo operativo e temporale di entrata e di uscita delle merci. L'introduzione della dichiarazione sommaria di entrata (ENS) e di uscita (EXS), il nuovo manifesto delle merci in arrivo (MMA) e in partenza (MMP), la gestione delle merci da sottoporre a controllo sicurezza, sono gli elementi sui quali è maggiormente incentrata l'attenzione degli operatori. In questo contesto, l'obiettivo del lavoro da svolgere è quello di assicurare la prontezza del servizio di scalo sfruttando le opportunità tecnologiche sviluppate per ridurre costi e tempi delle procedure doganali.

Più in generale Autorità Portuale e le Associazioni rappresentative degli operatori portuali attribuiscono grande rilievo alla definizione di una miglior relazione tra il sistema telematico portuale genovese ed il sistema doganale. I due sistemi coprono ambiti di intervento assolutamente differenziati dal punto di vista gerarchico e funzionale. Come dimostrato attraverso l'esperienza maturata su MMA e MMP, uno degli obiettivi prioritari perseguiti attraverso e-port è innanzitutto assicurare tempi molto ridotti nel "dialogo" tra gli stessi operatori ed Agenzia e rendere tale dialogo coerente con il più generale assetto organizzativo del porto. E' peraltro evidente che l'evoluzione del sistema deve poter contare su una costante interazione con le competenti strutture dell'Agenzia.

E' obiettivo condiviso da tutta la comunità portuale di creare le condizioni affinché la evoluzione del ciclo doganale (con ciò che questo comporta non solo in termini di velocizzazione e semplificazione delle procedure ma anche in termini di ulteriore qualificazione del lavoro svolto dall'Agenzia) possa trovare nel porto di Genova, proprio per la sua dimensione, articolazione e linee di sviluppo, un terreno di applicazione particolarmente qualificato.

E' evidente che l'oggettiva priorità di intervento è rappresentata proprio dal processo di completa attuazione degli emendamenti sicurezza. L'obiettivo più

generale è quello di allargare tale ambito di collaborazione anche ad altri ambiti di intervento ritenuti essenziali allo sviluppo organizzativo della portualità genovese. Ciò con particolare riferimento a:

1. definizione delle specifiche modalità operative necessarie a consolidare nella realtà genovese le procedure di preclearing;
2. individuazione degli strumenti attraverso cui assicurare, sulla base di una appropriata circolazione delle informazioni e delle condizioni in atto a livello locale, il miglior coordinamento delle Amministrazioni impegnate nel ciclo dei controlli in ambito portuale;
3. individuazione degli strumenti più appropriati a supporto del dialogo telematico tra l'Agencia e gli operatori terminalistici;
4. individuazione degli strumenti atti a segnalare agli operatori che coordinano le attività di "prelievo" le situazioni di eccessiva permanenza dei contenitori e/o di un non tempestivo approntamento delle stesse procedure doganali di svincolo della merce.

Una specifica sottolineatura merita quanto evidenziato al precedente punto 2. Con il recente DPCM 242/10 entrato in vigore nel gennaio di quest'anno l'Agencia delle Dogane ha posto le condizioni per avviare il coordinamento di tutte le amministrazioni sotto il profilo della "decisione" di sottoporre la merce a controllo; quindi si unificano le procedure (anche in funzione di un migliore attuazione delle nuove procedure di preclearing doganale), secondo una scansione temporale di intervento che, in prima fase, già in atto, riguarda gli aspetti più specificatamente operativi, per conseguire in un secondo momento l'effettiva integrazione di tutti i sistemi informativi coinvolti nel ciclo dei controlli portuali.

In questo contesto, con la prevista realizzazione del Punto di Entrata Designato (PED), il porto di Genova si allinea tempestivamente alle novità introdotte dal DPCM 242 individuando una struttura in cui concentrare tutti i Soggetti interessati a tale attività e conseguentemente ottimizzando le risorse complessivamente dedicate a tali fondamentali servizi.

La realizzazione della piattaforma costituisce una novità assoluta nella portualità nazionale per quanto concerne le attività c.d. "di verifica di presidio" in campo portuale e si colloca a livello di eccellenza nello stesso panorama europeo. Il tema è ben noto a tutti gli operatori del porto di Genova: realizzare le condizioni affinché le attività di controllo in porto che coinvolgono diverse Amministrazioni siano

contestualizzate; ciò a tutto vantaggio dei tempi di sosta dei contenitori. Un elemento quindi di competitività del porto di Genova in grado di attrarre nuovi traffici, attraverso la qualificazione dei servizi erogati nel porto.

Tale intervento rappresenta un elemento di significativa innovazione anche in considerazione della molteplicità delle Amministrazioni coinvolte (Uffici Agenzia delle Dogane di Genova, Uffici di Sanità Marittima, aerea di frontiera, Ufficio Veterinario per gli Adempimenti Comunitari, ARPAL Regione Liguria, Istituto Zooprofilattico Sperimentale della Liguria). Va in particolare sottolineato che con l'intervento non solo si opera sui "tempi di intervento" delle Amministrazioni ma, attraverso l'insediamento in porto di un laboratorio specificatamente dedicato alle attività analitiche di interesse portuale, si opera contestualmente un riordino e una conseguente riduzione dei tempi di esecuzione delle analisi che ARPAL svolge per conto delle citate Amministrazioni.

Al momento sono in corso alcuni approfondimenti tecnici finalizzati a verificare le condizioni per una accelerazione e semplificazione dell'intervento inizialmente previsto.

Va pur detto che se la realizzazione del Punto di Entrata Designato rappresenta un elemento fondamentale a supporto dell'avvio dello sportello unico doganale, i tempi previsti dal Decreto per conseguire la completa integrazione funzionale del ciclo dei controlli appare ancora troppo distante rispetto alle esigenze che già in oggi si manifestano nel porto di Genova e che, quantomeno per il nostro porto, stanno rappresentando un elemento di evidente difficoltà nei confronti dei nostri competitori internazionali, che possono contare su modelli operativi decisamente più avanzati.

In attesa di recepire tutte le indicazioni che a livello centrale potranno intervenire in materia di "sportello unico", Autorità Portuale ed Associazioni rappresentative degli operatori portuali, con il supporto dei locali Uffici dell'Agenzia, hanno già da tempo condiviso uno schema di intervento che, anche tramite l'utilizzo dei dati disponibili nel sistema telematico portuale, consenta una miglior circolazione delle informazioni tra i diversi soggetti interessati all'effettuazione delle verifiche al fine di meglio coordinare le tempistiche operative di intervento. E' auspicabile che con l'avvio della realizzazione del PED si concretizzi anche questo importante ulteriore elemento.

Conclusivamente, sono molteplici gli ambiti di intervento che, sotto il profilo doganale, si ritiene debbano già nel breve periodo trovare una organica

sistemazione; la tabella seguente li riassume evidenziando, al contempo, i Soggetti maggiormente coinvolti e gli ambiti tecnologici di collaborazione da consolidare:

Aspetti in evoluzione nel ciclo doganale in ambito portuale	Oggetto della revisione operativa	Autorità competente	Stakeholders	S.I. di supporto
Revisione delle procedure di presentazione del Manifesto Merci in Arrivo/Partenza Dichiarazioni sommarie di entrata e uscita previsti da emendamenti sicurezza (ENS, EXS) Revisione dei tempi di risposta	Telematizzazione manifesti ENS EXS	AD AP	Agente marittimo, Spedizioniere nave	STD STP
Anticipazione della presentazione della documentazione doganale rispetto all'arrivo della nave in porto	Preclearing	AD AP AM	Spedizioniere doganale, Transitario, Varchi	STD STP VTS
Coordinamento del ciclo delle verifiche	Sportello Unico	AD	Istituti di Presidio coinvolti nel ciclo dei controlli: Uffici di Sanità marittima, ICE, Fitopatologo, Veterinario e Radiometrico	STD STP
Dialogo telematico tra terminal e sistema doganale	Esiti doganali Blocco verifiche	AD AP	Terminal Spedizioniere doganale, Transitario	STP

Per concludere questo ambito di intervento, pare opportuno dedicare attenzione al progetto MEGAPORTS destinato, se coerentemente attuato, a ridefinire il ciclo dei controlli sulla radioattività dei contenitori in transito nel porto di Genova. Sulla base delle indicazioni pervenute dalla Direzione Centrale dell'Agencia delle Dogane circa l'individuazione del porto di Genova quale scalo di riferimento per l'avvio della sperimentazione dell'iniziativa, Autorità Portuale, unitamente agli uffici dell'Agencia, ha sviluppato nel corso dell'anno un consistente lavoro istruttorio, per verificare se i concetti operativi del progetto trovassero una coerente attuazione nel contesto organizzativo ed operativo dello scalo genovese.

Gli indirizzi che a riguardo sono stati seguiti sono di duplice profilo. Da un lato, cogliere l'iniziativa MEGAPORTS come un elemento di ulteriore qualificazione del livello di sicurezza del porto e di controllo della merce in transito; ciò anche in ragione di un allineamento rispetto a quanto già in atto nelle più importanti realtà portuali europee. Dall'altro rendere compatibile un più elevato livello di controllo della merce in transito con le esigenze operative del nostro scalo; tenendo con ciò

presente che le caratteristiche ancora sperimentali dell'iniziativa non possono tradursi in svantaggi competitivi per i nostri impianti.

Allo stato, pare potersi confermare che un preliminare assetto impiantistico è stato individuato, a valere sia per il bacino di Voltri che per quello di Sampierdarena. Al momento si stanno compiendo le ultime verifiche circa il fabbisogno finanziario connesso alla realizzazione di tali interventi nonché alle connesse esigenze in termini di gestione e manutenzione del sistema. Tutto ciò tenendo conto, da parte dei nostri interlocutori istituzionali, dei vincoli posti da Autorità Portuale e da Confindustria Genova all'ulteriore sviluppo dell'iniziativa. Da questo punto di vista, Autorità Portuale ed Agenzia delle Dogane hanno condiviso la necessità che vadano definiti a livello centrale sia gli aspetti procedurali da porre in essere per le attività di ispezione secondaria successive all'attività di controllo, sia i criteri da seguire per la individuazione delle aree, necessariamente al di fuori del perimetro portuale, presso cui ricoverare i contenitori rivelatisi avere un livello di radioattività elevato e costituente un pericolo di sicurezza. Qualora positivamente concluse le verifiche in corso, l'intervento dovrebbe comportare costi al momento valutabili in circa 5 milioni di €, con un intervento diretto a livello governativo di parte italiana e statunitense. A valle della progettazione di dettaglio, il programma MEGAPORTS dovrebbe entrare nella sua fase realizzativa a partire dal 2013.

- Lo Sportello per Autotrasporto

Al momento, le attività sviluppate sul sistema telematico portuale confluiscono, nella loro struttura essenziale, nelle procedure di attuazione dell' Accordo di Programma per la disciplina dei tempi di attesa connessi alla movimentazione della merce nel porto di Genova sottoscritto nel maggio u.s. ai sensi dell'art. 6 bis del D.Lgs 286/05 e che coinvolge, oltreché Autorità Portuale, Confindustria Genova – Sezione terminal Operators, Associazione Spedizionieri Corrieri e Trasportatori di Genova, Associazione Spedizionieri Doganali Genova, Associazione Agenti e Raccomandatori Marittimi di Genova, nonché la larga maggioranza di Associazioni rappresentative delle imprese dell'Autotrasporto. Gli interventi ritenuti necessari per la ridefinizione delle modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico portuali si focalizzano principalmente sul riallineamento degli strumenti riorganizzativi e tecnologici disponibili o da disporre per definire i modelli di "buone pratiche operative" che garantiscono l'offerta di un servizio regolare, efficiente e in sicurezza.

Il programma di lavoro conseguentemente avviato si incentra prioritariamente sui seguenti punti:

1. definire i requisiti prestazionali e regole (buone pratiche operative) a valere nei confronti di tutte le componenti operative che operano in porto anche al fine di conseguire un ulteriore innalzamento delle relazioni che Autotrasporto intrattiene con il nodo logistico genovese;
2. definire le modalità e procedure da seguire nel ciclo documentale di importazione ed esportazione nonché dei sistemi di certificazione da porre in essere per le diverse fasi del ciclo;
3. definire un sistema univoco di certificazione dei tempi di ingresso uscita dai terminal nonché di quelli intercorrenti tra l'ingresso nel terminal e l'inizio delle operazioni di carico/scarico dal terminal;
4. definire lo specifico contributo derivante agli operatori del porto di Genova dall'utilizzo della piattaforma di gestione della rete logistica nazionale (UIRNET);
5. promuovere, sulla base delle attività segnalate ai punti precedenti, una più puntuale programmazione negli afflussi dei mezzi pesanti rispetto agli orari di funzionamento degli impianti ed infrastrutture portuali;
6. individuare gli strumenti di disincentivazione di tempi di sosta ai varchi e all'interno dei terminal da ritenere eccessivi secondo i parametri normativi introdotti dalla legislazione di settore.

E' chiaro che, a prescindere dalle legittime aspettative di Autotrasporto sul livello dei servizi complessivamente offerti dal porto, gli obiettivi dell'intervento sono riconducibili alla più generale esigenza di un superamento delle residue frammentazioni degli attuali processi, ad un più attento monitoraggio delle performance di sistema in termini una più attenta verifica dei tempi di espletamento delle pratiche per l'ingresso ai terminal, di garanzia di più elevati standard di sicurezza e complessiva riduzione dei tempi di stazionamento dei contenitori in porto.

Per quanto più direttamente riferibile ai punti 1 e 2, nell'ambito delle procedure di attuazione del citato AdP, è in via di predisposizione una MATRICE delle RESPONSABILITA' che individua, nelle diverse fasi del ciclo portuale di importazione ed esportazione, le responsabilità per una appropriata gestione delle informazioni rilevanti per un ordinato procedere dei flussi. Lo schema seguente fornisce una indicazione di massima del lavoro che si sta al momento sviluppando

per rendere più pregnanti le regole e requisiti prestazionali richiesti agli operatori nei settori di rispettiva competenza.

Macro processi Attori	Manifesti	Risposte su Dich.Som. di entrata e uscita	Operazioni doganali	Svincolo merce e trasmissione Buono di Consegna	Ciclo autorizzativo MP	Preavviso di Arrivo	Operazione di identificazione e accesso ai varchi	Gate-in	Gate-out
Agente marittimo/Sped. Nave	R/O	I	I	O	R/O	-	-	-	-
Spedizioniere merce	-	I	I	R/O	R/O	-	-	-	-
Terminal	I	I	I	I	I	I/O	I	R/O	R/O
Azienda di Trasporto	-	-	-	-	-	R/O	I	I	-
Conducente mezzo	-	-	-	-	-	O	O	-	-
Uffici di Varco	-	-	I	I	I	I	R/O	I	-
Transitario	-	-	R/O	I	-	I	I	-	-
Agenzia delle Dogane (STD)	D	R/O	D	-	-	-	-	-	-
Autorità Marittima (PMIS)	I	-	-	-	D	-	-	-	-
Autorità Portuale (e-port)	O	C	I	C	I	C	C	I	I

Legenda
 R = responsabilità dell'attività
 O = produce/collabora operativamente
 I = soggetto/i che devono essere informati
 C = soggetto/sistema che svolge una funzione di coordinamento
 D = soggetto/sistema destinatario che svolge funzioni autorizzative

Catena delle responsabilità per Attore

Catena delle responsabilità per Processo

Sotto il profilo della implementazione di un omogeneo sistema di certificazione dei tempi di ingresso uscita dai terminal, è intervenuta (cfr punto 3) una importante intesa tra Autorità Portuale e Confindustria Genova con la quale sono individuate, per tutte fasi del flusso di competenza degli operatori terminalistici e con criteri omogenei per tutto l'ambito portuale, specifici sistemi di rilevazione dei tempi di transito. Ciò a tutto vantaggio della complessiva leggibilità e trasparenza delle modalità di espletamento del ciclo.

A fronte di questo rilevante sforzo, che ha coinvolto tutte le Associazioni rappresentative dell'utenza, è chiaro che Autorità Portuale si attende, secondo il principio di reciprocità di comportamenti e regole introdotto nell'Accordo di Programma, un deciso innalzamento qualitativo delle relazioni che Autotrasporto intrattiene con le infrastrutture ed impianti portuali.

Da questo punto di vista, sono ben noti gli strumenti che si intendono utilizzare. Da un lato, il Preavviso di Arrivo come strumento in grado di assicurare una preventiva informazione a tutti gli operatori interessati delle marce da caricare/scaricare in modo da ridurre al minimo gli inconvenienti connessi a deficienze documentali e/o operative. Dall'altro, l'utilizzo delle tessere di accesso in porto per connettere i

profili operativi anche alle necessarie verifiche automatizzate dell'identificazione dei conducenti e dei mezzi in transito.

E' importante sottolineare che il Preavviso di Arrivo (quale elemento di sintesi di tutti gli elementi informativi connessi ai contenitori da movimentare in porto) rappresenta l'interfaccia virtuale tra il porto ed i sistemi operativi/informativi dell'intera catena logistica del trasporto. In questo senso, rappresenta anche un elemento distintivo delle relazioni che verranno sviluppate con le realtà interportuali più direttamente connesse al nostro traffico (vedi oltre).

In questa direzione, le procedure di attuazione dell'Accordo di Programma verteranno, secondo lo schema di intervento che Autorità Portuale sottoporrà nei prossimi giorni ai diversi Soggetti Sottoscrittori, nell'immediata introduzione di procedure semplificate di accesso a favore delle imprese di Autotrasporto in regola con i requisiti funzionali in precedenza richiamati.

In sede di attuazione dell'Accordo verrà altresì verificato "lo specifico contributo derivante agli operatori del porto di Genova dall'utilizzo della piattaforma di gestione della rete logistica nazionale".

Da questo punto di vista, avuto anche riguardo al prossimo completamento delle procedure di collaudo della piattaforma sino ad oggi sviluppata da UIRNet, si prevede quanto segue:

1. per la componente di autotrasporto che già in oggi utilizza la piattaforma, UIRNet provvede a verificare lo stato documentale dei viaggi in avvicinamento al porto di Genova in un raggio di distanza corrispondente a circa 80 Km (1,5 ore). In caso di riscontrate deficienze documentali viene evidenziata una situazione di allerta al call center di e-port che provvede alle necessarie verifiche presso gli operatori;
2. UIRNet fornisce la possibilità alle aziende di trasporto dotate di sistemi gestionali e/o controllo flotta di integrarsi per trasmettere il Preavviso di Arrivo verso Eport;
3. UIRNet fornisce agli utenti operatori la possibilità di compilare il Preavviso di Arrivo direttamente dal sito
4. sino ad oggi UIRNet è in grado di monitorare una quota di traffico giornaliero corrispondente a circa 250 mezzi ; tale numero è destinato a crescere sia in relazione alle politiche di intervento che UIRNet sta sviluppando, sia in

relazione al consolidamento nel porto di Genova delle nuove procedure introdotto dall'AdP sui tempi di sosta.

Gli elementi sopra richiamati rappresentano il nucleo essenziale del lavoro sino ad oggi svolto con UIRNet e sono resi operativi con l'avvio delle procedure di attuazione dell'AdP.

Più in generale, va evidenziato che l'attività di Uirnet si basa su due elementi essenziali di lavoro:

1. tracciatura dei mezzi
2. conoscenza della missione di viaggio

Tali elementi rappresentano il presupposto sulla cui base verranno sviluppati, a partire dai prossimi mesi, ulteriori elementi di integrazione tra la piattaforma UIRNet ed e-port; tale linee di intervento sono sostanzialmente riconducibili a:

1. utilizzazione in ambito UIRNet delle informazioni relative alla fattibilità operativa, oltreché documentale, del viaggio.
2. messa a disposizione da parte di UIRNet della copia digitale della documentazione di viaggio e del manifesto arrivi degli autoveicoli agli operatori di varco. E' un elemento, questo, estremamente rilevante nello sviluppo del nostro sistema in quanto nonostante le riconfigurazione delle procedure e la telematizzazione dei flussi informativi, persistono tuttora, in termini di luogo di scambio di documentazione cartacea, alcuni elementi che condizionano la completa automazione delle procedure di varco.
3. aggiornamento real time dell'effettivo tempo di arrivo del mezzo addetto alle operazioni di prelievo/scarico.
4. utilizzo del telepass al casello di Voltri o di Genova Ovest per fornire ulteriori informazioni rilevanti nella gestione dell'approssimarsi dei mezzi ai varchi portuali.

UIRNet inoltre ha l'obiettivo istituzionale di sviluppare l'anagrafe nazionale degli autisti garantendo la possibilità di riconoscimento a tutti i nodi logistici afferenti il circuito UIRNet. Non appena se ne determineranno le condizioni è intendimento provvedere ad una gestione integrata dell'anagrafe di autotrasporto.

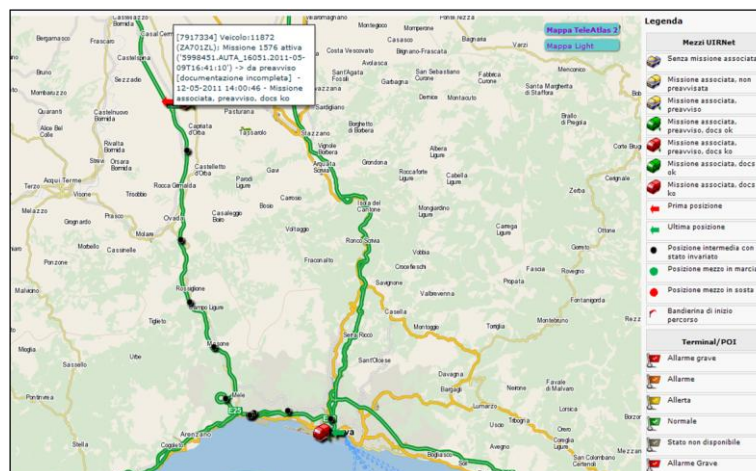
In un contesto ove si richiede una maggiore domanda di servizi di trasporto non solo in termini di maggiori volumi da movimentare, ma anche in termini di sistemi differenziati che portino valore aggiunto agli operatori, le imprese di trasporto devono predisporre nuovi strumenti per la tracciabilità dei viaggi organizzati in

modo da poter monitorare lo stato di prontezza della merce (operabilità del contenitore) e la situazione dei mezzi. A tal scopo, sono stati individuati i parametri oggetto dello scambio delle informazioni tra il STP e la Piattaforma della rete logistica nazionale (UIRNet), che estenderà il sistema di segnalazioni dell'Autorità Portuale in aree extra demaniali fino ad arricchirne il servizio fornendo all'autotrasporto che opera sul Porto nuove possibilità operative.

L'utilizzo nel porto di Genova delle funzionalità di prenotazione già disponibili in UIRNet saranno approfondite, così come previsto nel cit. AdP, in relazione al complessivo sviluppo di interventi idonei a promuovere una più omogenea distribuzione dei flussi di traffico rispetto agli orari di funzionamento degli impianti portuali. Più in generale, per i veicoli soggetti a tracciamento, UIRNet è in grado di fornire la stima del passaggio e della sosta in aree georeferenziate. Questo consente di poter osservare i tempi impiegati dagli automezzi nei tratti di avvicinamento ai terminal e dentro le aree portuali.

UIRNet è già oggi in grado di comunicare eventuali chiusure dei terminal così da dare la possibilità alle aziende di ripianificare le attività in un quadro di riferimento che ha necessariamente riguardo all'intera piattaforma nord ovest. Lo sviluppo dell'integrazione tra i sistemi E-port, UIRNet, e Rivalta Terminal Europa (RTE) al fine di poter fornire agli autotrasportatori un piano operativo alternativo all'accesso in Porto in caso di chiusura per cause di forza maggiore dei terminal portuali, prevista essere operativa entro il 2012, rientra in questa logica di intervento.

Esempio di veicolo con missione attiva, generata dal preavviso di arrivo creato da e-port, con documentazione della merce carente: il veicolo non viene accettato all'ingresso dal Terminal.



L'integrazione tra il sistema telematico portuale e la piattaforma logistica gestita da UIRNet ci consente di anticipare alcune fondamentali linee di evoluzione del nostro sistema telematico che saranno finalizzate, già dal prossimo anno, ad una gestione integrata della rete interportuale interessata al traffico nel porto di Genova. Ciò quale effetto di almeno due linee di intervento:

1. in primo luogo la più decisa finalizzazione della manutenzione evolutiva del nostro sistema verso il ciclo documentale ed operativo che fa capo alla componente ferroviaria;
2. saldare tale evoluzione ai progetti che la stessa UIRNet unitamente al Gruppo FS sta sviluppando sulla Piattaforma Logistica Integrata.

2.6 La politica ambientale

Per quanto concerne le azioni che Autorità Portuale di Genova prevede di svolgere nel triennio 2012-2014 con riferimento alla gestione della politica ambientale, i principali temi di interesse possono essere così riepilogati:

- 1) Piano Energetico Ambientale Portuale (PEAP);
- 2) Attività di monitoraggio degli specchi acquei portuali;
- 3) Progetto "Vento e Porti"
- 4) Piano di emergenza dell'area portuale

1) Piano Energetico Ambientale Portuale

Nel corso del 2010 il Piano Energetico Ambientale Portuale, iniziato nel 2009, è stato completato con la collaborazione della Provincia di Genova e Muvita. A questo proposito è stato realizzato uno strumento operativo di indirizzo attraverso il quale vengono perseguiti i seguenti obiettivi:

- la riduzione dei consumi energetici e valorizzazione delle opportunità di produzione di energia da fonti rinnovabili relativamente all'area del porto di Genova;
- la sensibilizzazione degli operatori dell'area portuale rispetto ai benefici indotti da una gestione intelligente dell'energia e alle opportunità che – nell'ambito delle potenzialità del "territorio portuale" – gli stessi possono cogliere, con importanti vantaggi dal punto di vista economico ed ambientale;
- l'acquisizione da parte di Autorità Portuale degli strumenti necessari alla realizzazione di azioni concrete di intervento per una regolamentazione di indirizzo degli interventi futuri attuabili nell'area, anche ad opera degli operatori privati;
- l'offerta agli operatori privati di uno strumento concreto e delle informazioni necessarie per cogliere significative opportunità di investimento in grado di generare ritorni economici sia sotto forma di risparmi che di nuovi ricavi.

Dal punto di vista delle attività di aggiornamento e di successiva implementazione l'Ente prevede di sviluppare i seguenti punti:

- implementazione del Piano, attraverso una verifica puntuale e continuativa degli impianti autorizzati ed effettivamente installati da parte del Comitato appositamente creato;
- implementazione dei dati del software di gestione e visualizzazione del Piano;
- aggiornamento periodico delle linee-guida del PEAP in relazione alle novità normative locali, nazionali ed europee;
- verifica ed ottimizzazione delle attuali procedure autorizzative – anche in accordo con gli Enti locali preposti;
- avvio di uno studio (che integrerà il PEAP) sul tema della mobilità sostenibile in area portuale;
- sviluppo di un'analisi che si focalizzi sul tema delle emissioni anche attraverso la partecipazione a specifici progetti europei in collaborazione con gli Enti territoriali.

Al fine di massimizzare l'utilizzo e i risultati derivanti dall'implementazione del Piano Energetico Portuale occorre inoltre sottolineare che Autorità Portuale procederà ad attivare momenti di informazione e formazione attraverso specifici momenti seminari nei confronti dei concessionari; il mantenimento di un punto informativo presso il Genoa Port Center; l'utilizzo del sito internet dell'Ente quale finestra di informazioni e documentazione; l'attività di raccolta di opportunità da parte di aziende ed enti di ricerca per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei consumi e utilizzo delle fonti di energia rinnovabile.

2) Attività di pulizia, disinquinamento e monitoraggio degli specchi acquei portuali

Per quanto concerne le attività di monitoraggio dello specchio acqueo portuale, sistematicamente implementata a partire dall'anno 2002, è stato possibile costruire una serie organica e congruente di dati caratterizzati da indubbio valore documentale che tuttavia dovrebbe essere finalizzata ai seguenti obiettivi:

- un adeguamento dei programmi e delle procedure di campionamento alle indicazioni in materia fornite dall'ormai definito corpo di normative a livello nazionale ed europeo (nuovi obiettivi di campionamento, nuovi parametri di tipo biologico e nuovi sistemi "in continuo");

- un maggiore coordinamento tra le diverse attività di monitoraggio che, con finalità differenti, vengono implementate all'interno del porto di Genova (nei casi di esecuzione delle opere marittime, di rilievo delle condizioni metereologi che) e che dovrebbero essere integrate al fine di massimizzarne le sinergie informative;
- l'individuazione di aree di criticità e la fornitura dei dati necessari per l'avvio di processi di programmazione e di bonifica.:

3) Progetto "Vento e Porti"

"VENTO E PORTI" è uno dei progetti approvati nell'ambito del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia "Marittimo" 2007 – 2013 (Liguria, Toscana, Sardegna, Corsica) cofinanziato con il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e si realizzerà in 36 mesi.

Il progetto coinvolge 6 partner: Autorità Portuale di Genova (capofila); Autorità Portuale di Livorno; DICAT, Dipartimento di Ingegneria delle Costruzioni, dell'Ambiente e del Territorio dell'Università di Genova (attuatore scientifico); Autorità Portuale di Savona; Autorità Portuale della Spezia; Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse.

Il progetto affronta lo studio del vento nel suo impatto in area portuale, e ha lo scopo di elaborare un modello per fornire la valutazione statistica e la previsione del vento atteso in tempo reale a medio (24-12 ore) e breve termine (circa un'ora) in tutte le zone dei 5 principali porti dell'Alto Tirreno (Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Bastia), applicando metodologie e calcoli che consentono di considerare i campi di vento fino a un'altezza significativa nei riguardi di tutte le attività e funzioni portuali (gru).

L'attuazione operativa di Vento e Porti, si conclude al 30 giugno 2012 e prosegue per ulteriori 2 mesi con la redazione del rapporto finale e della rendicontazione complessiva del progetto.

Con riferimento ai futuri sviluppi progettuali si prevede la presentazione di un nuovo intervento nell'ambito delle "Risorse aggiuntive destinate ai Progetti in corso per spese di investimento" previste dagli organismi di gestione del P.O. Marittimo "per interventi infrastrutturali di natura materiale e immateriale maturati all'interno dei partenariati dei progetti in corso".

L'idea progettuale che potrebbe essere elaborata e proposta si può sviluppare in due anni ed è funzionale al consolidamento e al rafforzamento di Vento e Porti con i seguenti obiettivi:

- approfondire la modellazione e la previsione del vento con misure di profili verticali;
- utilizzare la modellistica e i dati del vento per ampliarne l'efficacia al moto ondoso (impatto/interazione vento-onde-correnti);
- sviluppare ulteriormente il tema della sicurezza includendo il problema del ribaltamento dei container vuoti;
- utilizzare la modellistica e i dati del vento per affrontare il problema della dispersione delle polveri in atmosfera (merci rinfuse).

La *partnership* del nuovo progetto potrebbe estendersi all'ARPAL (gestione delle boe ondometriche), all'Agenzia dell'Ambiente della Corsica e alla Capitaneria del Porto di Genova (supervisione boe, e compartecipazione alla valutazione del sistema sotto il profilo della sicurezza marittima di accesso al porto, manovra, ormeggio).

4) Piano di emergenza di area portuale

Le "Linee di Piano di emergenza di area portuale" prevedono un aggiornamento del documento ai fini di una sua concreta attuazione da demandarsi ai soggetti pubblici e privati e agli operatori che rivestono specifiche responsabilità nei diversi settori oggetto delle previsioni del suddetto Piano. Un tale documento costituisce un importante fattore di prevenzione, anche per il suo utilizzo nei percorsi formativi e di esercitazioni sul campo, nonché tematica di prioritario impegno di Autorità Portuale e Autorità Marittima.

Infine, con riferimento agli ulteriori obiettivi in materia di politica ambientale, dovrà essere confermato l'indirizzo strategico, peraltro previsto in sede di certificazione, di promozione delle attività tese al conseguimento di certificazione ambientale da parte dei soggetti operanti all'interno del Porto di Genova.

Tale indirizzo strategico dovrà essere applicato anche per ciò che riguarda la sicurezza e la qualità. Tale determinazione comporterà la necessità di richiedere

certificazioni relative ad ambiente, qualità e sicurezza agli aspiranti alla gestione del servizio di Pulizia, disinquinamento e monitoraggio.

Dovrà essere prevista una forma di collaborazione con il gestore del servizio di pulizia, disinquinamento e monitoraggio tale da garantire all'Ente la possibilità di coordinare attività di ricerca e progettazione in campo ambientale, con i seguenti obiettivi:

- accedere a finanziamenti di ricerca;
- realizzare progetti di salvaguardia ambientale per il Porto di Genova
- implementare protocolli operativi tesi alla verifica dei danni ambientali prodotti da episodi di inquinamento, provvedendo in tal modo ad una più attenta e solerte cura del patrimonio demaniale/ambientale.