PORTS of GENOA

VADO LIGURE ▪ SAVONA ▪ PRA' ▪ GENOVA

Audizione presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati

Paolo Emilio Signorini

14 Dicembre 2020

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

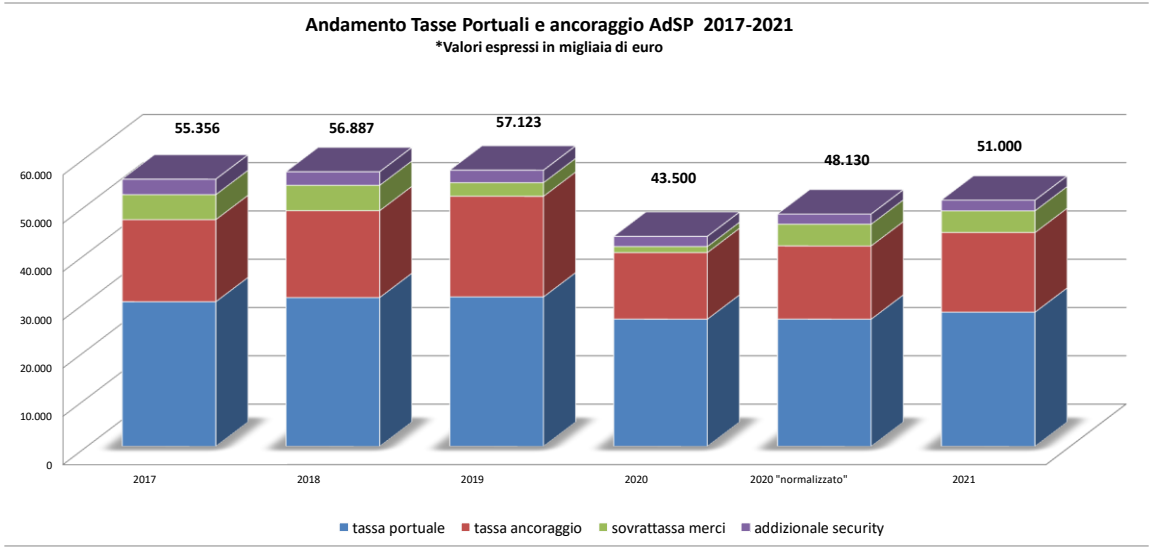
L'andamento dei traffici

Tipologia	2017	2018	2019	GEN-OTT 2020	Var. % 2020/2019
MERCI (ton)	69.166.890	70.351.329	68.121.113	48.417.432	-15,8%
Container (TEU)	2.666.244	2.674.404	2.669.917	2.039.671	-9,4%
PASSEGGERI (pax)	4.224.318	4.292.551	4.547.264	1.480.396	-64,4%
di cui traghetti	*2.444.687*	*2.432.666*	*2.528.994*	*1.283.503*	*-46,4%*
di cui crociere	*1.779.631*	*1.859.885*	*2.018.270*	*196.893*	*-88,9%*

Elementi distintivi nel trend dei traffici del sistema

- Nel 2017 i volumi di merce movimentati nei porti del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale avevano raggiunto il loro record storico evidenziando una tendenza positiva confermata nel 2018 (+4,4% rispetto al 2017 nei primi sette mesi sia in termini di numero di TEU che di totale merci) ed interrotta a seguito del crollo del ponte Morandi.
- La pandemia di COVID-19 ha generato un calo del 15,8% per la merce movimentata nei primi 10 mesi del 2020 (-9.078.440 tons rispetto allo stesso periodo del 2019) e ha fatto perdere circa 210.000 TEUs agli scali del sistema (-9,4% rispetto a gennaio-ottobre del 2019).
- Il traffico passeggeri è stato solo marginalmente colpito dal crollo del Ponte Morandi (il segmento più danneggiato è quello dei traghetti del porto di Genova), mentre risulta essere la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di COVID-19 .
- Il traffico crocieristico ha segnato una flessione dell' 88,9% nei primi mesi del 2020, con 1.572.697 passeggeri in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.
- Il traffico passeggeri da navi traghetto ha registrato un calo del 46,4% nel periodo gennaio-ottobre, pari ad una contrazione di 1.110.691 passeggeri rispetto al 2019.

Entrate correnti– Entrate tributarie

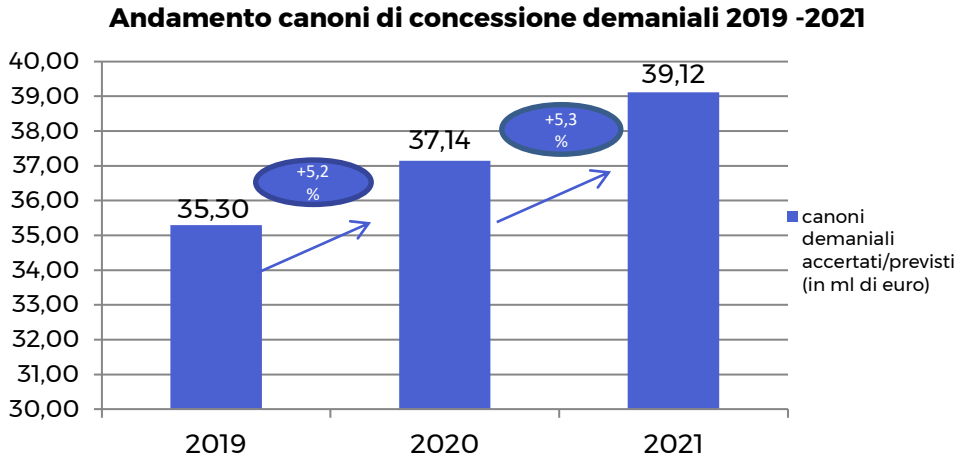


2021
51 M€

Anno	tassa portuale	tassa ancoraggio	sovrattassa merci	addizionale security	TOTALE ENTRATE TRIBUTARIE
2017	29.970	17.005	5.183	3.198	**55.356**
2018	30.834	17.997	5.257	2.798	**56.887**
2019	30.966	20.840	2.832	2.574	**57.213**
2020	26.350	13.800	1.250	2.100	**43.500**
2020 "normalizzato"	26.350	15.180	4.500	2.100	**48.130**
2021	27.800	16.500	4.500	2.200	**51.000**

- Il D.L. n.18/2020, convertito nella Legge 27/2020, ha disposto la disapplicazione della tassa di ancoraggio per il periodo 17 marzo–30 aprile 2020 determinando minori entrate per 1,3 milioni di euro che sono state ristorate con decreto del Ministero vigilante (DM 132 del 12/10/2020).
- Il 2020 a valori normalizzati (al netto della sospensione della tassa di ancoraggio di 1,380 ml i euro e al netto della misura di riduzione della sovrattassa merci disposta dall'ente di 3,250 ml di euro) ammonterebbe a 48,130 ml di euro
- L'emergenza sanitaria mondiale COVID-19 ha determinato un impatto molto rilevante sulle entrate tributarie dell'Ente: si stima, con valori normalizzati una contrazione di circa 9 milioni di euro (-16%) rispetto alle somme introitate nel 2019.
- Nel 2021, in linea con le previsioni tendenziali di crescita del PIL, si stima un incremento delle tasse portuali e di ancoraggio del 5% rispetto al preconsuntivo 2020.
- Le previsioni 2021 si attestano a 51 milioni di euro e contemplano i valori "normalizzati" della tassa di ancoraggio (al netto dell'impatto della sospensione di cui all'art. 92 della Legge 27/2020) e valori "pieni" della sovrattassa sulle merci, poiché non si prevede il prolungamento della misura di azzeramento disposta con la delibera n. 71/1 del 31/10/2019

Entrate correnti– Canoni Demaniali



2021
39,12 M€

Bilancio	Entrate Canoni in M€
2019	35,30
2020 PREVISIONE	37,14
2021 PREVISIONE	39,12

- I canoni per **Concessioni demaniali** assentite con atto o licenza previsti nel 2021 ammontano a **39,1 milioni di euro** con un aumento rispetto al 2020 di circa 2 ml di euro.
- **L'importo del 2020 assestato è stimato tenendo conto della partita straordinaria di riduzione del canone ai sensi dell'art. 199 della Legge 27/2020 che impatterà nell'anno in corso per circa 3 ml di euro.**
- **L'esercizio 2019 è stato interessato, altresì, dalla definizione di alcune partite straordinarie positive per circa 4 ml di euro.**
- **Nei primi mesi del 2021 si prevede di chiudere alcune partite rilevanti di residui attivi (circa 10 ml di euro) con conseguente miglioramento della consistenza dei residui finali complessivi.**

PORTS OF GENOA

Spese correnti2017-2021

2021
77,543 M€

	2017	2018	2019	2020	2021
SPESE CORRENTI	**53.077**	**47.983**	**58.675**	**71.645**	**77.543**
di cui	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Oneri per il personale	21.703	20.175	21.303	22.346	24.935
Spese di contenzioso	7.533	2.827	5.715	8.957	15.000
Contributi alle Compagnie Portuali		**386**	**5.113**	**8.798**	**5.500**
Servizi di pubblica utilità	9.862	10.078	10.231	11.279	12.857
Contributi Navettamento Ferroviario				1.678	
Altre Spese di funzionamento e oneri	13.980	14.518	16.313	18.587	19.251
TOTALE	**53.077**	**47.983**	**58.675**	**71.645**	**77.543**

SPESE PER IL PERSONALE

Rilevanti interventi organizzativi nel periodo 2017-2021:

- 114 nuove assunzioni (con profili specialistici) e 96 cessazioni
- riduzione del costo pro-capite del lavoro

IN FORZA AL 1/1/2017	ASSUNZIONI	114	AL 31/12/2021
263	CESSAZIONI	96	281
	Saldo	18	

PRINCIPALI ELEMENTI DELLE SPESE CORRENTI 2021

- Nel 2021 previsti **24,9 milioni di euro** di **ONERI PER IL PERSONALE** che è interessato da un significativo programma di assunzioni,complessivamente 114 nel periodo 2017-2021
- **15 milioni di euro** per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette **"cause amianto"** riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Nel periodo 2017-2021 le spese per il contenzioso hanno significato un utilizzo di risorse per circa **40 ml di euro;**
- Significative le misure adottate per il **LAVORO PORTUALE**: **5 ml di euro** nel 2021, **19,8 ml di euro nel periodo 2018-2021;**
- le spese per **SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ (VIGILANZA, ILLUMINAZIONE, PULIZIA AREE COMUNI E SPECCHI ACQUEI)** ammontano nel 2021 a **13 ml di euro;** nel periodo 2017-2021 ammontano a **54,3 ml di euro;**
- **Acquisizione di beni e servizi** per 8 ml di euro, **oneri tributari e finanziari** per 5 ml di euro, altre spese correnti per 6 ml di euro.
- Nel periodo 2019-2021 da segnalare anche Contributi ex art. 7 della Legge 130/2018 per il **NAVETTAMENTO FERROVIARIO** per **1,7 ml di euro** e spese correnti **"struttura Decreto Genova"** per **1,9 ml di euro.**

PORTS OF GENOA

Entrate conto capitale 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021	TOTALE
CONTRIBUTI DELLO STATO PER OPERE	2.940	-	18.636	80.680	29.300	**131.556**
CONTRIBUTO ART. 9 DECRETO GENOVA	-	-	34.200	30.000	-	**64.200**
LEGGE DI BILANCIO 2019	-	-	-	71.200	115.070	**186.270**
FONDO IVA ART.18 BIS LEGGE 84/94	28.494	-	30.162	-	-	**58.656**
CONTRIBUTI DI ALTRI ENTI PUBBLICI/PRIVATI	600	1.205	-	14.635	8.740	**25.180**
OPERAZIONI FINANZIARIE DI MUTUO	-	10.000	46.576	15.000	147.060	**218.636**
	32.034	**11.205**	**129.573**	**211.515**	**300.170**	**684.498**

2021
300,170 M€

Le ENTRATE IN CONTO CAPITALE nel periodo 2017-2021 contemplano:

- **contributi di cui alla legge n. 145/2018 (200 ML DI EURO 2019-2022)** e quelli relativi al finanziamento degli **interventi di Cold Ironing (29,3 MILIONI DI EURO)**
- **contributi previsti dalla Legge 130/2018 (64,2 ml di euro)**
- **contributi** derivanti dalla ripartizione del **Fondo IVA ex art. 18 bis della Legge 84/94 (59 ml di euro)**
- **trasferimenti da parte dello Stato** per circa **132 ml di euro relativi a leggi di finanziamento precedenti**
- **operazioni finanziarie (mutui)** per **219 ml di euro** per il finanziamento degli interventi infrastrutturali del Programma Ordinario e Straordinario.
- **25,2 ml di euro di altri contributi pubblici/privati (RFI, ASPI).**

AdSP ha presentato proposte nei piani del *Recovery Fund*

Per la Diga Foranea è allo studio la soluzione progettuale che prevede un costo di 1,3 MLD di euro

457 milioni di euro

- **PROGETTI "ULTIMO MIGLIO STRADALE" (172 ml di euro)**
- **PROGETTI "ACCESSIBILITA' NAUTICA" (210 ml di euro)**
- **PROGETTI "GREEN" (25 ml di euro)**
- **PROGETTI "ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO" (49,5 ml di euro)**

PORTS OF GENOA *Spese in conto capitale connesse con il piano investimenti*

2021
375 M€

SPESE IN CONTO CAPITALE	2016	2017	2018	2019	2020 *	2021	TOTALE
OPERE E FABBRICATI	6.310	38.929	24.420	233.041	205.305	311.330	819.334
MANUTENZIONE STRAORDINARIA	5.528	760	9.449	11.642	21.267	24.345	72.991
FONDO ACCORDI BONARI	4.300	700					5.000
MANUTENZIONE IMPIANTI E MEZZI FERROVIARI	-	839	312	330	260	400	2.141
IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	1.455	1.900	2.316	14.087	9.477	17.415	46.650
TRASFERIMENTI PASSIVI PROGRAMMA INVESTIMENTI		-	-	11.100	21.280	11.488	43.868
RIMBORSO RATE CAPITALE MUTUI	12.641	14.650	11.355	10.705	9.644	10.000	68.995
	30.233	**57.779**	**47.852**	**280.905**	**267.233**	**374.978**	**1.058.979**

* Importi assestati al 31/12/2020

Nel periodo 2019-2021 il piano di investimenti ordinario e straordinario di AdSP prevede aggiudicazioni per 2,3 mld di euro .

	2019	2020	2021	TOTALE	
PROGRAMMA STRAORDINARIO FINANZIAMENTO ADSP	**155.766**	**193.583**	**258.249**	**607.598**	
ALTRI FINANZIAMENTI PROGRAMMA STRAORDIANRIO	**876**	**11.688**	**1.450.574**	**1.463.139**	**2.070.737**
PROGRAMMA ORDINARIO	**97.358**	**60.462**	**89.145**	**246.966**	
TOTALE	**254.000**	**265.734**	**1.797.969**	**2.317.703**	

Programma straordinario ex art. 9 bis della Legge 130/2018	Importo	Finanziamenti messi a disposizione da AdSP	Finanziamenti a carico di altri soggetti	Importi da finanziare	TOTALE
	2.070.737	**607.598**	**668.698**	**794.441**	**2.070.737**

PRINCIPALI OPERE PREVISTE NEI PROGRAMMI STRAORDINARI E ORDINARI

- ✓ Nuova DIGA FORANEA di Genova
- ✓ Messa in sicurezza e ampliamento cantieri Sestri Ponente
- ✓ "Cold Ironing" porti di Genova e Savona
- ✓ Viabilità portuale Genova e Voltri/Prà
- ✓ Nuovo accosto Calata olii minerali
- ✓ Interventi ferroviari di ultimo miglio
- ✓ Nuova Torre Piloti
- ✓ Ampliamento Aerostazione Aeroporto
- ✓ Riqualificazione Hennebique
- ✓ Dragaggi del porto Passeggeri
- ✓ Interventi emergenze Porto Savona Vado
- ✓ Terminal Intermodale di Vado Ligure
- ✓ Messa in sicurezza torrente Segno
- ✓ Interconnecting tubazioni petroli
- ✓ Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44 Savona Vado
- ✓ Pavimentazione Ponte Ronco Canepa
- ✓ PED - Punto Entrata Designato Porto di Genova

Impegni di spesa in conto capitale – Grado realizzazione delle programmazioni

Investimenti in conto capitale- 2016-2020 – GRADO DI REALIZZAZIONE PROGRAMMI OPERE						
	Anno	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020***
1	Bilancio di Previsione	160.185.000	59.306.334	90.334.000	230.329.000	300.355.000
2	Rendiconto Generale	10.414.102	20.973.634	33.868.765	244.683.015	226.832.000
	Indice di realizzazione (2)/(1)	**6,50%**	**35,36%**	**37,49%**	**106,23%**	**75,52%**

ANDAMENTO AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DAL 2017 AL 2021					
TOTALE AVANZO	**31/12/2017**	**31/12/2018**	**31/12/2019**	**31/12/2020***	**31/12/2021***
	290.643.018,96	302.391.073,08	134.052.582,88	103.712.141,73	45.351.141,73
di cui:					
vincolato	219.164.705,46	224.814.029,03	81.230.709,71	36.162.078,60	15.942.333,62
Libero	71.478.313,50	77.577.044,05	52.821.873,17	67.550.063,13	29.408.808,11

*Valori presunti

- Dal 2017 in poi è costantemente aumentato l'ammontare annuale degli impegni assunti.
- È diventato più affidabile l'indice di realizzazione delle previsioni sugli impegni, pari al 75%, con un valore assoluto delle risorse impegnate circa 20 volte più elevato rispetto all'annualità 2016.
- Gli avanzi di amministrazione si sono notevolmente ridotti sia nella componente vincolata che in quella libera passando da circa 290 ml di euro del 2017 a 45 ml di euro previsti nel 2021.
- Le previsioni di impegni di spesa in conto capitale del 2021 (circa 335 ml di euro per opere e manutenzioni) consentono di ridurre ulteriormente l'avanzo di amministrazione vincolato che a fine 2021 si presume ammonti a 15,9 milioni di euro.

Pagamenti per opere e manutenzioni 2016-2021

Flussi di cassa immessi nel sistema produttivo

INVESTIMENTI IN OPERE E LAVORI (in M€)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Opere e fabbricati	20.485	17.736	19.162	12.369	30.000	82.800
Opere e fabbricati finanziamenti statali	46.115	49.794	40.091	65.318	43.850	36.000
Manutenzioni straordinarie	2.770	2.775	3.334	5.677	15.120	6.500
TOTALE	**69.370**	**70.305**	**62.587**	**83.364**	**88.970**	**125.300**

- Stima 2020 dei valori dei flussi di cassa pari a circa 89 ml di euro (+6% rispetto all'ammontare dei pagamenti del 2019);
- Importo delle risorse che si prevede di spendere in parte corrente e capitale nel 2020 pari a circa 166 ml di euro.
- Previsione 2021 dei flussi di cassa di oltre 125 ml di euro (oltre agli interventi in corso verranno avviati i lavori degli Interventi Stradali Prioritari e della Diga di Vado).

- I rilevanti investimenti in opere realizzati e programmati sono coerenti con il ruolo di un porto toccato dalle rotte intercontinentali su cui operano le grandi compagnie armatoriali e le loro alleanze, anche con navi di ultima generazione che necessitano di adeguate infrastrutture ed attrezzature per accogliere le grandi navi e movimentare volumi di merce ingenti e concentrati

- I grandi porti sono chiamati a soddisfare la ricerca di economie di scala della nave che si è sviluppata a ritmi accelerati negli ultimi anni

Dimensione media delle navi sulle rotte dal Far East e movimentazioni medie e massime per toccata (Porto di Genova)

	Portata media nave (TEU)	Media contenitori movimentati per toccata (TEU)	Numero massimo di contenitori movimentati per toccata (TEU)
2010	7.000	2.800	4.000
2015	9.000	3.200	6.000
2019	13.000	4.600	7.250

La nave più grande accolta dagli scali dell'AdSP aveva una portata di 19.000 TEU

- Un trend costante degli ultimi anni che garantisce alle compagnie marittime nonché ad altri grandi operatori della filiera (terminalisti, imprese trasporto, aziende commercio elettronico) un peso negoziale sempre maggiore rispetto alla Autorità portuali
- Una presenza diversificata di questi operatori nel singolo porto assicura competitività
- Una posizione dominante può determinare un eccesso di competizione tra i singoli porti – ad esempio per opere infrastrutturali – non facilmente contrastabile con strumenti di pianificazione come le Conferenza dei Presidenti
- A fronte dell'ingresso nei porti di grandi gruppi internazionali in luogo di imprese locali e di minori dimensioni, si rende necessario un parallelo rafforzamento ed ammodernamento del soggetto pubblico in termini di competenze e poteri di intervento

RANKING GLOBALE PER CAPACITÀ DI STIVA

	RANK	LINE CARRIER	TEU CAPACITY	MARKET SHARE	
2M	1	APM-Maersk	4.109.728	17,1%	34,0%
	2	MSC	3.824.452	15,9%	
OCEAN ALLIANCE	3	COSCO Group	3.024.514	12,6%	29,9%
	4	CMA-CGM Group	2.881.457	12,0%	
	7	Evergreen	1.275.584	5,3%	
THE ALLIANCE	5	Hapag-Lloyd	1.697.806	7,1%	19,1%
	6	ONE	1.566.851	6,5%	
	8	HMM	710.317	2,9%	
	9	Yang Ming	623.263	2,6%	

La concentrazione degli operatori portuali

- A fronte della concentrazione sul lato della domanda si assiste allo sviluppo di grandi gruppi terminalistici operanti a livello mondiale e presenti negli scali nevralgici del commercio internazionale. AdSP ha autorizzato importanti operazioni volte al rafforzamento di terminalisti impegnati a sostenere la concorrenza internazionale

- La «discesa a terra» delle grandi compagnie armatoriali si è manifestata nei grandi porti, fra cui quelli del Nord Tirreno, con acquisizione di concessioni e investimenti diretti nei terminal in un contesto comunque caratterizzato dalla presenza di una consolidata ed efficiente offerta «in conto terzi»

- Gli ingenti investimenti richiesti anche ai terminalisti privati dal gigantismo navale e la ricerca di nuove aree di investimento da parte dei fondi internazionali hanno determinato l'assunzione di significative partecipazioni finanziarie nel capitale dei concessionari terminalisti

Terminal operator	Market share
Hutchison Ports	10,5%
PSA International	10,2%
APM Terminal	10,0%
DP World	8,9%
Terminal Investment Ltd	6,1%
China Merchant Ports	4,4%
CMA CGM	3,3%
Eurogate	1,7%
Altri	44,9%

- La competitività di un porto richiede, oltre a ingenti investimenti, la presenza di professionalità flessibili e soggette a **formazione** continua, in particolare **specialistica** per contrastare l'automazione

- L'ordinamento fornisce adeguati strumenti di finanziamento per la formazione e la **ricollocazione** dei lavoratori inabili. Il Parlamento, anche recentemente, ha stanziato le risorse necessarie per il funzionamento di tali strumenti e per contrastare gli **effetti negativi** prima del crollo del **Ponte e poi della Pandemia**; un ulteriore passo di grande significato sarebbe riconoscere il lavoro portuale come **lavoro usurante**

- Il sostegno all'occupazione ed alla continuità operativa del porto previsto dall'art.17 della legge 84/94 anche attraverso contributi alle imprese fornitrici di lavoro temporaneo che evidenziassero **squilibri patrimoniali**, è stato attivato dall'AdSP con una delibera del Comitato di Gestione che ha approvato:

  - un **Piano di risanamento** della compagnia portuale basato sulla **ridefinizione dei contratti** con i terminalisti con aumento del livello di produttività del lavoro, un **efficientamento dei costi di struttura**, l'adozione di strumenti aziendali di **controllo di gestione** gestiti con il supporto di professionisti individuati dall'AdSP

  - la sottoscrizione di **strumenti finanziari** a sostegno della Compagnia portuale condizionati all'effettivo raggiungimento, nei tempi previsti, degli obiettivi stabiliti nel Piano di risanamento, riservandosi poteri di controllo e di intervento, fino alla sostituzione degli amministratori in caso di gravi inadempienze

La digitalizzazione dalla fase marittima (manifesti doganali) si sta estendendo alla fase terrestre (appuntamento intermodale), con rilevanti guadagni di efficienza per un porto che deve movimentare grandi volumi con poco tempo e spazio a terra.

Sul fronte del trasporto stradale, anche a seguito dell'emergenza Covid, si sono sviluppate funzionalità digitali che consentono di anticipare dati e informazione del viaggio ai diversi operatori coinvolti (agenti, spedizionieri, terminal, operatori di varco) eliminando contatti fisici e passaggi cartacei.

Lo sviluppo del trasporto ferroviario è anch'esso accelerato dall'interoperabilità con il sistema PIC di RFI e dai nuovi servizi della Piattaforma Logistica Nazionale, oltreché dalla piena integrazione digitale tra il porto e la sua Zona Logistica Semplificata, dallo sfruttamento delle tracce ferroviarie inutilizzate e da un sistema di incentivazione della ferrovia certo nell'intensità dell'aiuto e stabile nel tempo.

LA POLITICA AMBIENTALE (1/2)

- La sostenibilità dei porti italiani, particolarmente inurbati, richiede un'interlocuzione costante con le comunità locali da tradurre in concrete politiche di valorizzazione ambientale nei principali strumenti di pianificazione dell'Ente, come il ***Documento energetico ambientale del Sistema Portuale***, adottato il 9 gennaio 2019 e il ***Documento di Pianificazione strategica di sistema*** in via di adozione.

- Tra i principali interventi attuativi di tali politiche, rileva in primo luogo l'**elettrificazione delle banchine** che riducono le emissioni in atmosfera di polveri e rumori:
  - ✓ Ramo industriale, già realizzata nel 2018 per 14 milioni di euro
  - ✓ banchina commerciale del Terminal di PSA Prà per 12 milioni di euro in via di completamento
  - ✓ Terminal Crociere e Traghetti dei porti di Genova e Savona, oggetto di affidamento nel 2021 grazie a un finanziamento del MIT per 29 milioni di euro

- In secondo luogo, la realizzazione di **opere a verde di mitigazione nel bacino di Prà**, per 17 milioni di euro, di cui 2 già spesi e 15 oggetto di avvio nel 2021

LA POLITICA AMBIENTALE (2/2)

Accanto a queste misure volte a sostituire o mitigare l'utilizzo degli attuali combustibili delle navi, si stanno adottando le seguenti azioni:

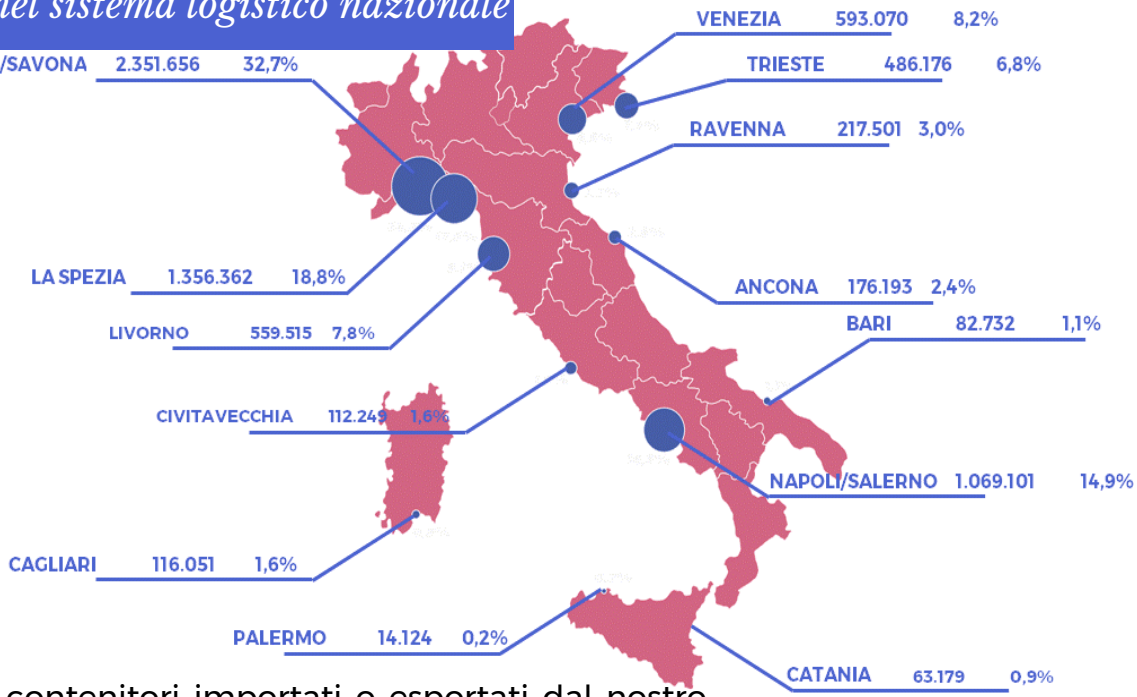
- dal 1° gennaio di quest'anno è in vigore la Direttiva UE per l'utilizzo di carburante meno inquinante (contenuto di zolfo inferiore al **0.10%**), attraverso controlli documentali dell'Autorità Marittima sul 4% del naviglio, nonché prelievi e analisi del bunker sul 20% di questi ultimi

- individuare siti idonei per la realizzazione di un **deposito stabile di GNL** in grado di servire la domanda terrestre e marittima. La Commissione Europea ha inoltre finanziato il progetto denominato **GNL Facile**, che consiste nella acquisizione, fornitura e gestione di un serbatoio di GNL da mc. 55, per l'alimentazione dei mezzi pesanti e piccoli natanti

- Infine, l'AdSP sta rafforzando le misure di messa in sicurezza di alcune zone di interfaccia tra gli scali del sistema portuale e aree abitate caratterizzate dall'insediamento di impianti soggetti al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a sostanze pericolose, attraverso interventi progettuali: di dislocamento delle attività, rifacimento di impianti, o con l'emissione ordinanze che innalzano i limiti di sicurezza

IL RUOLO DEI PORTI ITALIANI *nel sistema logistico nazionale*

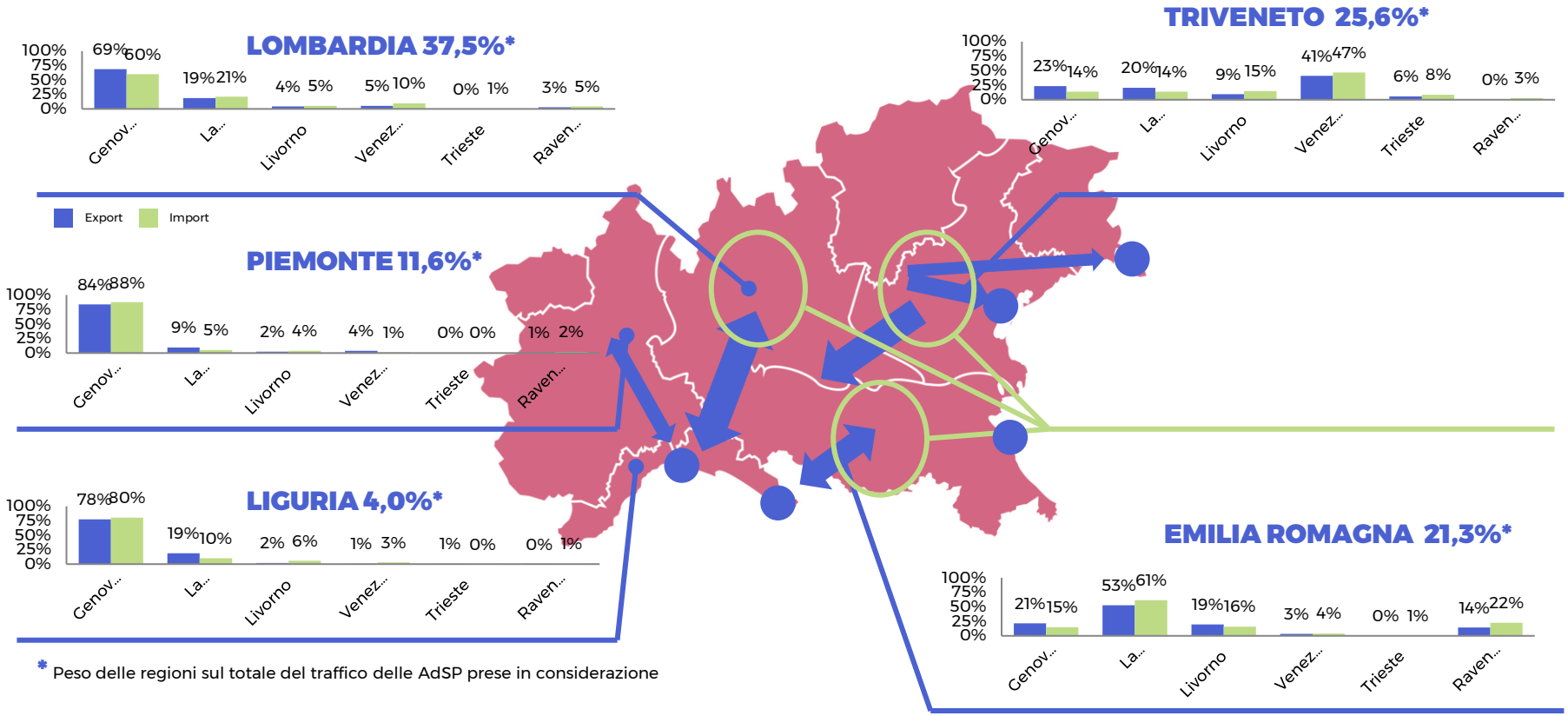
EVOLUZIONE VOLUMI ITALIANI GATEWAY (TEU) PER MACROAREE				
AREA G.EOGRAFICA	2009	2019	Peso 2019 (%)	CAGR
NORD TIRRENO	3.052.763	4.267.533	59,3%	3,4%
NORD ADRIATICO	821.115	1.472.940	20,5%	6,0%
SUD TIRRENO	785.168	1.069.101	14,9%	3,1%
SARDEGNA	111.867	116.051	1,6%	0,4%
TIRRENO CENTR.	28.338	112.249	1,6%	14,8%
SUD ADRIATICO	777	82.732	1,2%	59,5%
SICILIA	51.921	77.303	1,1%	4,1%
TOTALE	4.851.949	7.197.909	100%	4,0%



- Nel corso dell'ultimo decennio il numero di contenitori importati o esportati dal nostro paese ha avuto una crescita media del 4% annuo, ampiamente superiore alla crescita del PIL nazionale

- La distribuzione dei traffici è figlia del mercato di riferimento dei singoli porti, con un ruolo molto significativo dei porti liguri sul mercato del Nord Italia e difficoltà tuttora presenti nel superare la barriera alpina. I nuovi trafori di collegamento con la Svizzera rappresentano allo stesso tempo un'opportunità ed un fattore di rischio rispetto ai quali un ruolo chiave sarà giocato dal sistema ferroviario al servizio delle merci e dei porti.

IL RUOLO DEI PORTI ITALIANI *rispetto alle regioni del Nord Italia*



* Peso delle regioni sul totale del traffico delle AdSP prese in considerazione

Fonte: Agenzia delle Dogane, Tonnellate di traffico, 2019

I PORTI ITALIANI *nel contesto della T-Ten Core Network*

- La struttura delle reti TEN-T Core Network, figlia della migliore stagione riformista della UE, ha inteso creare un Continente integrato e coeso con i principali porti come punti di entrata e uscita dell'Europa;

- Le aspettative sono state in parte mantenute sulle direttrici **Nord/Sud,** con ovvi benefici futuri per i porti del Nord Tirreno e Nord Adriatico; più indietro, quelle **Est/Ovest**

- La competizione fra gli scali nazionali e quelli del Northern Range diviene una competizione fra sistemi logistici in cui assumono un ruolo decisivo il livello di efficienza dei servizi resi alla merce prima e dopo la fase di imbarco e sbarco e quello del trasporto ferroviario

- Il progressivo indebolimento di una «**Europa dei trasporti integrata**» è recentemente coinciso con l'acuirsi delle tensioni geopolitiche internazionali

- ampliare il ruolo di coordinamento delle AdSP su ulteriori tratti della **filiera logistica**
- rendere più snella la gestione del demanio e delle procedure di appalto, valorizzando il cd. "**decreto semplificazioni**" (ora legge n. 120/2020)
- costituire una **cabina di regia** «autorevole» (PCM, MIT, MAE, MISE) per trattare, anche in sede UE, le questioni di carattere internazionale che incidono sulla competitività dei nostri porti
- Creare un ***level playing field*** tra i porti italiani per l'implementazione di misure *green, smart* e di riqualificazione delle relazioni città/porto che, ancora oggi possono apparire opzionali ma presto saranno dirimenti per la sopravvivenza delle attività portuali e logistiche nei nostri scali millenari