

srm □
□

public finance

maritime
economy

Analisi della programmazione infrastrutturale e finanziaria dei porti italiani

L’Osservatorio di SRM sull’Economia del Mare pubblica per la collana “Public Finance” il lavoro conclusivo del Project Work svolto nell’ambito della VI Edizione del Master in Shipping – Logistica, Finanza e Strategia di impresa dell’I.P.E., presentato a Napoli il 2 luglio 2014. Lo studio monitora le principali infrastrutture che i porti intendono realizzare nel prossimo futuro analizzando le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione e il valore aggiunto che esse dovranno apportare all’attività commerciale dello scalo.

Coordinatore del Project Work: Alessandro PANARO - SRM

Tutor aziendale: Consuelo CARRERAS - SRM

Autori: gli alunni del Master (in ordine alfabetico)

Fabiana BEVILACQUA, Onofrio ROBELLO, GianDomenico TARTAGLIONE, Vittorio ZENO

Progetto grafico e sviluppo editoriale: Marina RIPOLI - SRM

La presente pubblicazione non impegna né rappresenta in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari.

Il presente studio può essere riprodotto in tutto o in parte solo chiedendo l'autorizzazione di SRM. È consentito il riferimento ai dati purché se ne citi la fonte.

Indice

Introduzione e metodologia 4

Parte Prima - Analisi dei POT 6

Parte Seconda - Una lettura trasversale della programmazione portuale 67

Introduzione e metodologia

L'obiettivo del lavoro è stato il monitoraggio delle principali infrastrutture che i porti intendono realizzare nel prossimo futuro con l'analisi delle risorse finanziarie necessarie per la loro realizzazione e del valore aggiunto che esse dovranno apportare all'attività commerciale dello scalo.

Il lavoro è stato effettuato analizzando sia i Piani Operativi Triennali delle Autorità Portuali che i Piani delle Opere Pubbliche.

È stato possibile reperire materiale da 14 delle 23 Autorità Portuali contattate. Questo materiale è così suddiviso:

- 5 POT relativi al triennio 2014-2016 (Savona, Genova, Marina di Carrara, Olbia, Palermo);
- 5 POT relativi al triennio 2013-2015 (Venezia, Livorno, Piombino, Napoli, Messina);
- 1 POT relativo al triennio 2012-2014 con revisione 2013 (Taranto);
- 2 POT relativi al triennio 2012-2014 aggiornati con i Piani delle Opere Pubbliche del triennio 2014-2016 (Ancona e Ravenna);
- il Piano di rilancio pluriennale insieme con il Piano delle Opere pubbliche del triennio 2014-2016 per quanto riguarda l'Autorità Portuale di Trieste.

Rappresentazione percentuale del campione analizzato, pesato sul totale dei porti italiani

Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Merci varie	Totale merci (rinfuse liquide + rinfuse solide + merci varie)	Traffico TEUs	Traffico passeggeri
63,70%	72,34%	67,67%	67,25%	45,69%	77,46%

Tabella 1 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Istat

Si può notare la significatività del campione in quanto i porti analizzati trasportano circa 255 milioni di tonnellate di merci annue (su un totale di circa 380 milioni), 4,6 milioni di tonnellate di TEUs (su circa 10 milioni) e oltre 25 milioni di passeggeri (su circa 33 milioni totali).

È stata effettuata l'analisi relativa a strategie ed interventi con specifico riferimento alle opere programmate (descrizione, caratteristiche, risposta a quali strategie) ed alle risorse finanziarie stanziate (articolazione di esse tra i vari interventi, suddivisione nei vari anni nel periodo di riferimento).

La prima parte del lavoro si concentra sull'analisi dei POT utilizzando la suddivisione in tre macro-aree:

- Dorsale Tirrenica (Savona, Genova, Marina di Carrara, Livorno, Piombino e Napoli);
- Dorsale Adriatica (Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona e Taranto);
- Area insulare (Messina, Palermo e Olbia).

Per ogni POT sono state analizzate le linee strategiche e gli obiettivi delle Autorità Portuali e sono state prese in considerazione non solo le opere che superano una determinata soglia di investimento, ma anche quelle che, nonostante siano caratterizzate da un investimento di entità minore, consentono al porto un rilancio in linea con gli obiettivi prefissati.

La seconda parte del lavoro prevede una lettura trasversale delle analisi di tutti i singoli POT con un confronto conclusivo avente lo scopo di ottenere una più ampia visione delle strategie e degli obiettivi delle Autorità Portuali oggetto del nostro studio, di quali sono le principali infrastrutture necessarie a rispondere a queste strategie, e quanto sarà l'importo totale necessario per finanziarle.

Parte Prima

Analisi dei POT

ANALISI DEI POT - DORSALE TIRRENICA

In questa ricerca appartengono alla macro-area della dorsale tirrenica, in ordine geografico da nord a sud, i porti di Savona, Genova, Marina di Carrara, Livorno, Piombino e Napoli.

Per quanto riguarda il traffico marittimo, questi porti rappresentano il:

- 23,55 % del trasporto di rinfuse liquide;
- 18,74 % del trasporto di rinfuse solide;
- 42,04 % del trasporto di merci varie;
- 30,93 % del trasporto totale di merci;
- 30,77 % del trasporto di TEUs;
- 51,20 % del trasporto passeggeri.

Da puntualizzare che queste percentuali sono state elaborate su dati forniti da Assoporti relativi al 2013.

Gli obiettivi comuni che si sono poste queste Autorità Portuali risiedono in grandi investimenti in ambito logistico e intermodalità. Analizzeremo prima i porti liguri di Savona e Genova, per i quali sono in programma progetti ambiziosi che mirano ad un rilancio degli scali in maniera aggressiva, con l'obiettivo di recuperare il tempo (ed i traffici) persi. Focalizzeremo poi la nostra attenzione sui porti toscani di Marina di Carrara, Livorno e Piombino. Queste tre Autorità Portuali, il 31 maggio 2010 hanno sottoscritto un protocollo di cooperazione per la creazione della Tuscan Port Authorities (TPA). La TPA viene concepita come uno strumento operativo per fare dei tre porti un vero e proprio sistema che per dimensioni, massa critica e ventaglio di specializzazioni funzionali offerte rappresenti un cluster di livello internazionale integrato nelle reti europee. Lo scopo principale rimane quello di "catturare" il crescente traffico merci verso i porti toscani ed il costituendo sistema logistico toscano. Infine vedremo il porto di Napoli, che ha stanziato ingenti somme per finanziare opere che, nel loro insieme, eliminano i vincoli che confinano le potenzialità dello scalo marittimo partenopeo, rafforzando ed incentivando lo sviluppo dei collegamenti marittimi della città di Napoli con il resto del Mediterraneo.

SAVONA (P.O.T. 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

L'Autorità Portuale ha individuato come obiettivi prioritari il consolidamento delle funzioni portuali esistenti e la realizzazione di opere per lo sviluppo di nuove iniziative, al fine di conferire continuità e prospettive alla crescita socio-economica dello scalo e dei territori interessati dalle sue attività.

La realizzazione della piattaforma multipurpose nella rada di Vado Ligure è prevista dal Piano Regolatore del porto di Savona Vado ed i relativi lavori sono stati avviati durante il 2012; l'entrata in servizio è prevista per il 2017. Nell'ambito della presente programmazione sono proposti molti degli interventi complementari alla realizzazione dell'opera, necessari per assicurarne l'integrazione intermodale alla rete di trasporto, l'inserimento sul territorio e la funzionalità complessiva.

Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma dalla superficie di circa 210.000 mq, destinata ad ospitare un terminal contenitori da 700-800.000 TEU. L'iniziativa ha riscosso l'interesse del maggior operatore mondiale del settore, il gruppo AP Moller Maersk, che si è aggiudicato la gara di project financing per realizzare e gestire il terminal. La copertura finanziaria dell'intervento (per complessivi 450 milioni di Euro) è garantita per due terzi dal Governo Italiano e per un terzo dal soggetto promotore. Il terminal si rivolgerà alle grandi compagnie marittime attive nel bacino del Mediterraneo con navi di dimensioni sopra i 10.000 TEU e servirà traffici di import/export tra Middle East/India/Far East ed un mercato interno esteso dall'Italia del Nord Ovest a Svizzera e Baviera, attraverso uno sfruttamento intenso dell'intermodalità. L'obiettivo è movimentare su ferro il 40% dei volumi, trasferendo i container mediante servizi navetta gestiti in autonomia verso un terminal intermodale interno, da cui saranno successivamente avviati a destinazione.

La costruzione della piattaforma di Vado Ligure rende necessaria la realizzazione di una viabilità di accesso alle nuove aree portuali in sovrappasso all'Aurelia e, più in generale, l'ottimizzazione del sistema viario di accesso al porto di Vado e dei relativi varchi doganali.

Per sostenere la crescita dei traffici portuali e rispondere alle richieste del mercato, l'Autorità Portuale ha messo a punto un sistema autonomo per la gestione del servizio di navettamento ferroviario tra le banchine e il retroporto, sfruttando le

esistenti linee di valico e utilizzando locomotive elettriche di proprietà. Per raggiungere l'obiettivo di inoltrare su ferro il 40% del traffico (15-18 treni/giorno), come nei piani di Maersk, sul fascio di binari alle spalle della piattaforma sarà realizzato un impianto intermodale basato sulla tecnologia Metrocargo (sistema innovativo per il trasferimento orizzontale dei container dai carri ferroviari ai trailer e viceversa). Metrocargo permette di movimentare i container in tempi molto ristretti (circa 30 minuti per un treno da 46 contenitori) e con minore impatto ambientale.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Per il triennio 2014-2016 l'Autorità Portuale prevede uno schema di interventi in linea con le programmazioni precedenti, mantenendo le due linee d'azione principali, rivolte da un lato a sviluppare la progettualità del nuovo Piano Regolatore, dall'altro a tutelare le aree urbane e il litorale interessate dalla prossimità delle attività portuali, migliorandone la vivibilità e proteggendo il territorio e l'ambiente.

È possibile suddividere gli interventi previsti nelle seguenti macro-categorie:

- **Cantieristica e riparazioni:** Il Piano Regolatore Portuale prevede 80 mln di Euro per l'allungamento dell'attuale diga foranea del porto di Vado Ligure. L'obiettivo è dare maggiore protezione alla piattaforma multipropose, oltre a ricavare ulteriori accosti Ro-Ro e spazi operativi con parziale riempimento tra le due dighe. Sono stati, inoltre, stanziati 7,3 mln di Euro per potenziare e migliorare il sistema rinfusiero operativo sulla banchina Alti Fondali del Porto di Savona attraverso una serie di interventi mirati sia all'infrastruttura di banchina sia agli impianti di sbarco, movimentazione ed inoltro. L'intera azione è suddivisa in due lotti, il primo relativo al prolungamento della banchina e un secondo lotto rivolto ad opere impiantistiche. Infine, per completare l'ammodernamento dei depositi merce al coperto, è necessaria la risistemazione del capannone T3. Per far ciò sono necessari ulteriori 5 mln di Euro;
- **Opere di efficientamento portuale:** È prevista la realizzazione di un unico varco doganale per gli attuali terminal commerciali e per la piattaforma multipurpose, nonché la relativa viabilità retroportuale di collegamento. L'intervento, proposto per il finanziamento nell'ambito della Legge Obiettivo, verrà mantenuto in programmazione in caso di erogazione del contributo, viceversa sarà stralciato. L'importo è di 11 mln di Euro. Sono inoltre previsti interventi di mitigazione ambientale definiti nell'Accordo di Programma per la realizzazione della piattaforma multipurpose per un importo complessivo di 4,3 mln di Euro;
- **Interventi ferroviari e stradali:** L'intervento di 3,8 mln di Euro prevede di ultimare la sistemazione del terminal ferroviario di Vado Ligure in previsione dell'in-

cremento del traffico ferroviario dovuto alla realizzazione della piattaforma multipurpose, in riferimento alla necessità di ottimizzare l'inoltro su ferro (40% del traffico totale). Occorrono inoltre 24 mln di Euro per realizzare la connessione viaria tra la nuova piattaforma multipurpose ed il retroporto, con una soluzione architettonica e paesistica di pregio, finalizzata a riconvertire urbanisticamente il contesto attualmente condizionato dalla presenza di impatti tipicamente industriali;

- **Opere di interesse comune:** Le aree del porto di Vado/Bergeggi sono confinanti con le aree turistico/balneari e dunque esiste una situazione di conflitto, per questo motivo il Piano Regolatore Portuale prevede l'attuazione di interventi di separazione tra le aree portuali e la zona balneare per un importo di 10,15 mln di Euro. Infine, è necessaria la ricollocazione, nell'area S16 del Comune di Vado Ligure delle unità abitative attualmente esistenti in prossimità del radicamento della nuova piattaforma, e quindi soggette ad inquinamenti ambientali provocati alle attività portuali. A fronte delle nuove unità, l'Autorità Portuale avrà in cambio le unità abitative esistenti che, ristrutturate, verranno messe a disposizione dei soggetti chiamati a sviluppare attività per il nuovo terminal (es. Dogane, Guardia di Finanza, etc.). Per questa operazione sono necessari 6 mln di Euro;
- **Manutenzione:** Sono previsti interventi di manutenzione straordinaria di strade, piazzali e banchine nel bacino di Savona e di Vado Ligure, nonché interventi di manutenzione per mantenere in efficienza gli impianti ferroviari portuali ed il materiale rotabile. L'importo totale previsto è di 7,23 mln di Euro.

In base a quanto detto, è possibile suddividere l'articolazione delle risorse finanziarie per il triennio 2014-2016.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

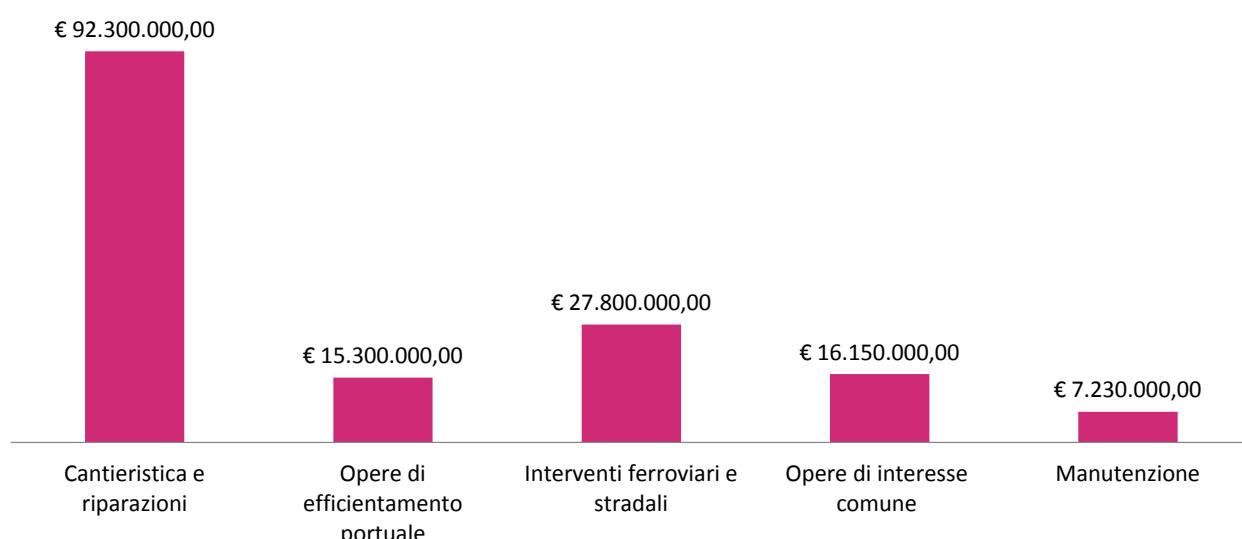


Grafico 1 - Fonte: POT Savona

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

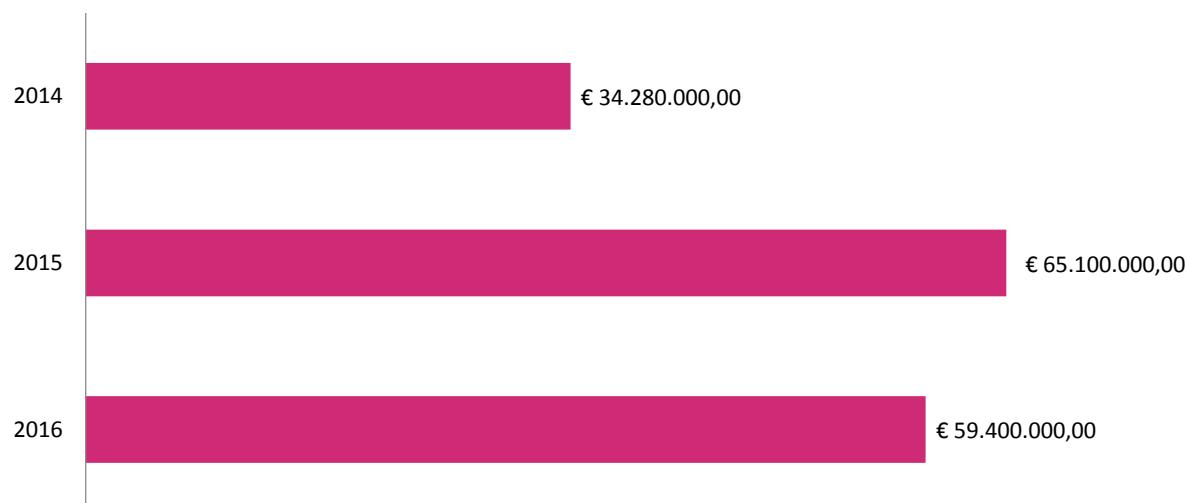


Grafico 2 - Fonte: POT Savona

Conclusioni

La maggior parte degli interventi previsti per il triennio 2014-2016, che ammontano all'incirca a 160 milioni di Euro, sono quindi strettamente collegati alla realizzazione della piattaforma multipurpose nella rada di Vado Ligure, un progetto molto ambizioso che permetterà allo scalo un rilancio eccezionale nel panorama economico europeo.

GENOVA (P.O.T. 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Il Piano Operativo Triennale 2014-2016 si colloca all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte dell'Autorità Portuale sia da parte degli organi centrali di governo.

In particolare, il fenomeno del gigantismo navale determina l'esigenza di programmare con sufficiente anticipo alcuni interventi che rappresentano un elemento chiave per mantenere la competitività dello scalo genovese sulle principali rotte che fanno capo al Mediterraneo. Tuttavia, uno dei nodi da sciogliere è rappresentato dalla disponibilità delle risorse finanziarie da dedicare allo sviluppo.

L'Autorità Portuale di Genova, in collaborazione con gli attori pubblici e privati coinvolti, si pone come obiettivo la pianificazione di interventi/azioni finalizzati a:

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

Le strategie che il porto di Genova intende perseguire si concentrano sullo sviluppo di sistemi logistici integrati in grado di coniugare il momento infrastrutturale sia con quello rappresentato dal coordinamento tra gli attori (pubblici e privati) coinvolti nel processo di movimentazione della merce, sia con la variabile tecnologica che costituisce un fattore chiave per il recupero di competitività.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

L'articolazione del piano triennale delle opere 2014-2016 sconta forti incertezze connesse da un lato al definitivo perfezionamento del quadro delle entrate da dedicare al finanziamento degli interventi previsti e, dall'altro, alla progressiva contrazione

delle risorse complessivamente disponibili per dare copertura allo sviluppo infrastrutturale del porto. Tale situazione configura uno scenario in cui l'Autorità Portuale si trova oggi a poter ragionare in modo abbastanza certo esclusivamente sulla programmazione del biennio 2014-2015, per il quale sono stati complessivamente previsti interventi per circa 315 mln di Euro, di cui circa 227 mln per il solo 2014.

Di questo ammontare, la parte preponderante è rappresentata dalle risorse stanziate dallo Stato e dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., dai mutui già attivati e da attivare con la Banca Europea degli Investimenti. La quota restante costituisce la residuale capacità di autofinanziamento dell'Ente.

È possibile suddividere gli interventi previsti nelle seguenti macro-categorie:

- **Cantieristica e riparazioni:** Si conferma l'intervento di 77,1 mln di Euro per la formazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale presso l'ambito di Sestri Ponente che prevede la realizzazione di un nuovo piazzale operativo attraverso il riempimento (nell'ipotesi massima) di uno specchio acqueo di 71.000 mq. Sono previsti, inoltre, lavori di completamento del compendio di Calata Bettolo e revisione dei viadotti per l'adeguamento alla soluzione semplificata del nodo di San Benigno per un totale di 32 mln di Euro. Sono previsti anche 4,3 mln di Euro per altri interventi che prevedono un nuovo banchinamento sia di testata Ponte Parodi che di Calata Zingari e anche opere propedeutiche al nuovo centro funzionale di Ponte Parodi;
- **Opere di efficientamento portuale:** Rispetto al quadro della programmazione per l'anno 2014, occorre dedicare uno specifico approfondimento al tema del cosiddetto "Programma per la Logistica". L'accordo di programma del 1999 prevede un finanziamento complessivo pari a 70 mln di Euro. Tuttavia, a seguito della formulazione degli interventi nella programmazione triennale dell'Ente e del successivo inoltro al Ministero per la stipula di un apposito accordo procedimentale, lo stesso non dava seguito all'accordo determinando inevitabilmente l'apertura di un lungo periodo di contenzioso definitosi solo nel corso del 2012. La definitiva attribuzione all'Autorità Portuale delle risorse finanziarie ha indotto l'Ente a ripensare un piano di opere in grado di fare fronte alle mutate esigenze portuali e logistiche che fanno capo al bacino di Sampierdarena. Infatti gli accordi successivamente intervenuti hanno da un lato prorogato i termini per l'utilizzo di parte delle aree al 2018 e, dall'altro, visto ridursi, per ragioni di pubblico interesse, la iniziale dimensione delle aree destinate all'Autorità Portuale. Occorre ricordare che tali aree potranno essere riconsegnate all'Autorità Portuale solo a seguito delle attività di bonifica che hanno concorso e concorreranno verosimilmente a prolungare i tempi di un effettivo utilizzo per le funzioni portuali.

Alla luce di ciò, il presente piano delle opere propone un nuovo, seppur ancora parziale, utilizzo delle risorse disponibili che ha come obiettivo la risoluzione di esigenze logistiche e produttive di breve-medio termine. Tutto ciò contribuisce alla definizione di un più efficiente ed efficace sistema logistico di inoltro del traffico facente capo al bacino di Sampierdarena che vede lo sviluppo di una nuova offerta dedicata al segmento dei traffici containerizzati entro il 2015. Tale offerta per il Bacino di Sampierdarena, complessivamente quantificabile in una capacità di movimentazione pari a 2 milioni di TEUs, fonderà la propria competitività sullo sviluppo di interconnessioni logistiche efficienti ed efficaci e sulla crescita della componente ferroviaria. Il costo complessivo è di 40,19 mln di Euro, a cui vanno aggiunti altri 1,25 mln da dedicare a riqualificazioni portuali;

- **Interventi ferroviari e stradali:** Comprendono principalmente la ristrutturazione dello scalo merci fuori muro del bacino portuale di Sampierdarena e la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco Campasso, per un totale di 26,5 mln di Euro. L'intervento più significativo è rappresentato dal nuovo viadotto di collegamento, relativo all'ambito Voltri, il cui finanziamento, di 45,75 mln di Euro, farà capo alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A.;
- **Opere di interesse comune:** In questa categoria ritroviamo la realizzazione del P.E.D. (Punto di Entrata Designato), la revisione del progetto viadotti Bettolo per adeguamento alla soluzione semplificata nodo di San Benigno, ammodernamento della sopraelevata portuale e la realizzazione di una nuova Torre Piloti. Per questi lavori sono previsti 53,6 mln di Euro. Sono inoltre previste opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi per un importo di 7 mln di Euro;
- **Manutenzioni:** Tra gli interventi di manutenzione, che incidono per 20,8 mln di Euro, va segnalato il progetto relativo a Torre Shipping che prevederà una ristrutturazione dei locali della Autorità Portuale al fine di consentire il totale trasferimento, entro il 2015, degli uffici attualmente dislocati presso Palazzo San Giacomo e Ponte dei Mille.

Il totale delle opere programmate comprende, per il 2014, anche un fondo accordi bonari dal valore di 7 mln di Euro.

In base a quanto detto, è possibile suddividere l'articolazione delle risorse finanziarie per il biennio 2014-2015.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

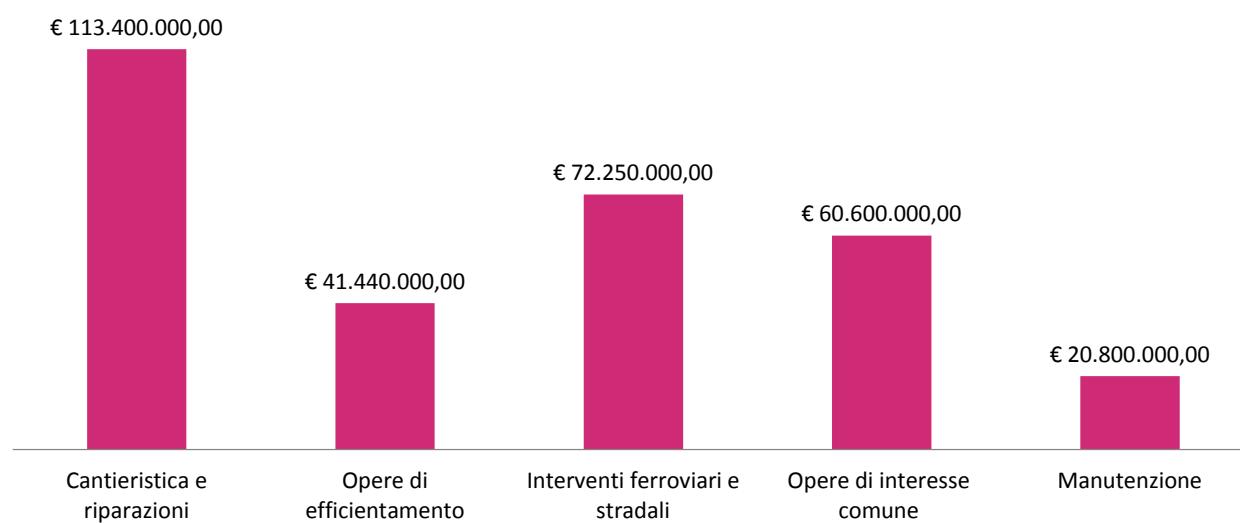


Grafico 3 - Fonte: POT Genova

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

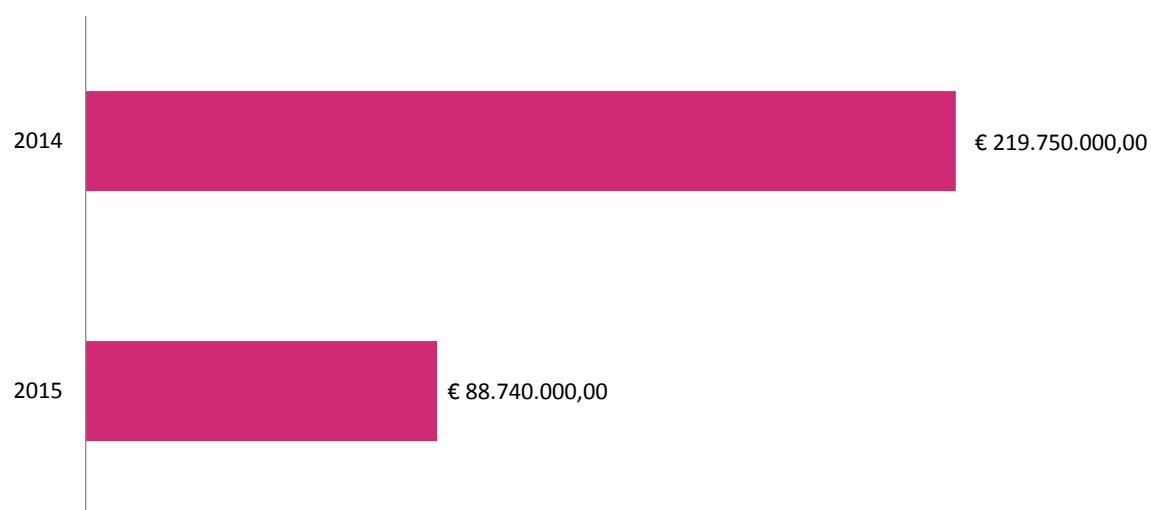


Grafico 4 - Fonte: POT Genova

Conclusioni

Lo scalo genovese ha, in definitiva, intenzione di utilizzare circa 310 mln di Euro per raggiungere gli obiettivi che si è prefissato per il triennio 2014-2016.

Per questa ragione ha deciso di puntare fortemente sullo sviluppo di sistemi logistici integrati, sull'interoperabilità lungo la catena logistica che fa capo al porto e sul potenziamento del trasporto ferroviario e dell'intermodalità. Tutto ciò permetterà al porto di mantenere alta la propria competitività nel Mediterraneo.

Il tutto ruota intorno alle disponibilità finanziarie dato che, per completare le opere in programma, sono necessari interventi esterni ed in particolare dal Governo.

MARINA DI CARRARA (P.O.T. 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Il porto di Marina di Carrara è stato, da sempre, un porto dedicato alle merci varie ed in particolare alla movimentazione delle merci lapidee. Negli ultimi anni il calo del traffico delle merci varie, eroso costantemente dalla containerizzazione, ha fatto riscoprire il ruolo che il porto di Marina di Carrara potrebbe svolgere nel settore dei traffici Ro-Ro. Grazie a tali traffici è stato infatti possibile recuperare il traffico venuto meno nel settore delle merci varie e mantenere il livello dei 3 milioni di tonnellate annue. A tal fine si è proceduto ad effettuare una destinazione degli spazi portuali per consentire alle diverse tipologie di traffico di utilizzare gli spazi già destinati onde evitare la commistione dei traffici e l'ordinato svolgimento delle operazioni.

Occorre evidenziare che l'attività portuale ha sottoscritto un protocollo di intesa con il Comune di Carrara per la concessione delle aree antistanti il varco portuale di levante. Si tratta di aree per un'ampiezza complessiva di circa 10.600 mq che potranno essere destinate anche in concessione, in tutto o in parte, ai traffici Ro-Ro ed alle altre esigenze portuali.

Per quanto riguarda le prospettive a medio termine occorre porre particolare attenzione alla pianificazione strategica, e cioè alla programmazione di lungo periodo per le opportunità di crescita e sviluppo che tale programmazione può offrire al porto. La predisposizione del nuovo Piano Regolatore permetterà infatti di effettuare una definitiva razionalizzazione delle attività presenti in porto; in particolare è previsto un nuovo bacino a levante per l'area commerciale e logistica, nonché per l'area passeggeri e crociere. Obiettivo finale del Piano Regolatore è la realizzazione dell'unico varco portuale – il nuovo Varco Carrione – a servizio dell'area commerciale e logistica di levante.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

È possibile suddividere le opere da realizzare in macro-categorie di intervento:

- **Cantieristica e riparazioni:** Completamento della banchina Buscaiol per circa 13 mln di Euro e completamento infrastrutturale portuale-magazzini. Questo secondo intervento, per un totale di 12,9 mln di Euro, prevede la realizzazione

di magazzini per deposito merci al coperto sul piazzale Città di Massa. I fondi necessari dovranno essere reperiti mediante finanziamenti disponibili a livello europeo, statale e/o regionale;

- **Opere di efficientamento portuale:** Per quanto riguarda il dragaggio portuale, è previsto un lotto, stimato complessivamente in circa 5,5 mln di Euro, necessario a rimuovere la sabbia che si è accumulata all'interno del bacino portuale e che limita l'evoluzione delle navi con maggiore pescaggio. L'obiettivo è riportare la profondità del bacino ad una quota uniforme di -10,50 mt. I fondi necessari per tale opera sono già stati impegnati;
- **Interventi ferroviari e stradali:** Relativamente alla sistemazione del raccordo ferroviario esistente esterno che collega la Stazione di Massa zona Industriale con il porto e della relativa infrastruttura di salvaguardia, la stima del quadro economico ipotizzato è pari ad 1,35 mln di Euro. I fondi sono da reperire mediante finanziamenti a livello europeo, statale e/o regionale;
- **Opere di interesse comune:** La riqualificazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città è suddiviso in quattro lotti funzionali autonomi per un totale di circa 35,5 mln di Euro. I fondi sono da reperire mediante finanziamenti a livello europeo, statale e/o regionale nonché mediante fondo perequativo previsto dall'art.14 del D.L. 83/12. L'Autorità Portuale di Marina di Carrara ha provveduto a richiedere al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti un finanziamento per 26,3 mln di Euro; verrà inoltre chiesto il cofinanziamento alla Regione Toscana per ulteriori 5 mln. L'Autorità Portuale ha comunque la possibilità di cofinanziare l'opera per una somma non superiore a 9 mln di Euro facendo ricorso all'accensione di un mutuo di durata venticinquennale;
- **Manutenzione:** Sono previsti interventi pari a 1,65 mln di Euro per manutenzione ordinaria e 4 mln di Euro per manutenzione straordinaria, in particolare per lavori di rifiorimento delle scogliere della diga foranea del porto e del Piazzale Città di Massa.

Nel Grafico 5 è possibile vedere nel dettaglio la suddivisione delle risorse finanziarie per categoria di intervento. Non è stato possibile analizzare come queste risorse vengano ripartite nel corso del triennio.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

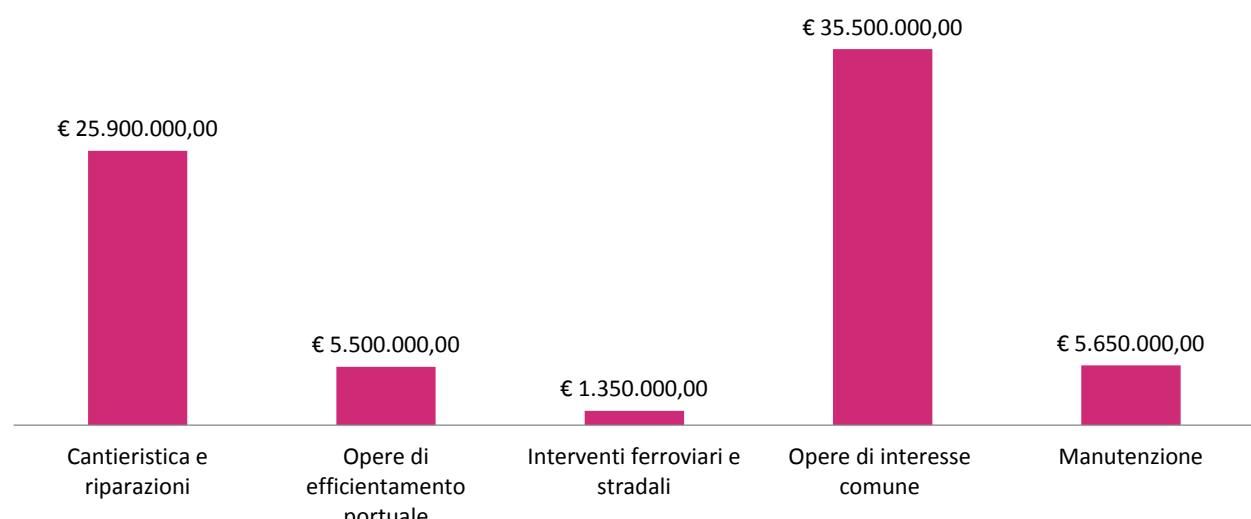


Grafico 5 - Fonte: POT Marina di Carrara

Conclusioni

Anche l'Autorità Portuale di Marina di Carrara si è quindi dovuta adeguare ai cambiamenti per quanto riguarda il traffico marittimo, controbilanciando la diminuzione di traffico merci puntando sul traffico Ro-Ro, una strategia risultata vincente che permetterà al porto anche di razionalizzare ed ottimizzare gli spazi.

LIVORNO (P.O.T. 2013-2015)

Linee strategiche e obiettivi

Il bilancio di previsione 2013 è stato presentato in un clima di crisi internazionale, nazionale e locale che ha caratterizzato gli ultimi anni e che, purtroppo, non ha esaurito i suoi effetti, condizionando pesantemente le prospettive di piena ripresa dell'economia nazionale, compresa quella marittimo-portuale. Tale fase continua ad essere affrontata con politiche che, mirando al contenimento della spesa pubblica, comportano anche la riduzione dei finanziamenti statali per la realizzazione di infrastrutture, in particolare quelle portuali, che pure avrebbero un effetto non limitato soltanto alla fase della loro realizzazione, ma anche in quanto strumentali all'efficientamento della catena logistica, settore a sua volta motore di sviluppo economico. Nonostante ciò, l'Autorità Portuale non rinuncerà alla propria politica di ammodernamento infrastrutturale e concentrerà le risorse disponibili sugli interventi strategicamente più funzionali ma anche concretamente più realizzabili.

La tendenza di fondo con la quale il porto di Livorno deve confrontarsi è il progressivo mutamento dei baricentri europei di produzione e consumo, caratterizzato da uno spostamento verso est, come rileva fin dalle battute introduttive la relazione degli "expert groups" della TEN-T Policy Review. L'area detta "orange pumpkin" è una macro area che costituisce già oggi un baricentro economico europeo, al quale guardano le strategie di sviluppo di molti players della catena logistica globale e mediterranea in particolare. Rispetto a questa tendenza il fattore critico di successo per il porto di Livorno è l'aggancio ai corridoi europei del core network delineati a valle dalla TEN-T Policy Review nelle nuove linee guida; in particolare non solo al corridoio Helsinki-La Valletta, ma anche al corridoio Baltico-Adriatico, in direzione nord-est, attraverso Bologna, Padova e Verona. È rispetto a questa area che Livorno può svolgere una funzione gateway per i traffici che attraversano in West-Med anche in virtù del rafforzamento dei collegamenti con il sistema degli interporti prossimi e remoti (Livorno, Bologna, Padova-Verona), ma anche con le piattaforme distributive dell'Europa centro-orientale, fino alle aree di sviluppo, e delocalizzazione, ormai consolidate dell'est Europa (Ungheria, Romania, Bulgaria).

Nel panorama di una mutata localizzazione dei baricentri produttivi e di consumo, si assiste ad una crescente polarizzazione dei traffici su un numero limitato di porti

hub anche all'interno del Mediterraneo, con quello che comporta in termini di dotazione infrastrutturale, impatto e gigantismo della world fleet.

Si evidenzia quindi la necessità di individuare un nuovo ruolo per i porti multipurpose del Mediterraneo, fra i quali si colloca anche Livorno, viste le deludenti performance dei traffici contenitori ed il rischio che le nuove rotte si stabilizzino definitivamente sui porti del Northern Range. È necessario ripartire da una diversa concezione del porto spoke: non più porto periferico, ma nodo inserito in una efficiente rete di trasporto in cui le impedenze e gli attriti, anche non strettamente legati al modo di trasporto, vengono minimizzati attraverso l'utilizzo di servizi integrati e a valore aggiunto per la logistica.

Per quanto riguarda i fattori critici di successo per Livorno come Gateway Port è necessario fare una riflessione su quali siano i requisiti tecnici affinché tale funzione possa essere espressa al meglio:

- I flussi Import, rispetto ai quali la competitività dello scalo livornese si gioca sulla capacità e velocità di instradamento delle merci attraverso modalità diverse; i fattori critici di successo sono di carattere infrastrutturale e di carattere burocratico-amministrativo, (coordinamento nei controlli e nell'efficacia dei servizi aggiuntivi offerti, sia telematici che di assistenza);
- I flussi Export, rispetto ai quali è cruciale la capacità di offrire un consolidamento efficace delle merci, facendo uso di piattaforme logistiche funzionalmente ed economicamente collegate all'area portuale, locali o remote che siano.

I traffici di riferimento sono il Ro-Ro, il Ro-Ro Pax e le navi miste. Questa evoluzione è rilevante per la Toscana, dato che Livorno è storicamente molto forte proprio sul traffico Ro-Ro. Chiaramente questo traffico risponde anche allo sviluppo delle Autostrade del Mare nel West Med ed alle politiche UE in tal senso. I settori rilevanti in prospettiva sono: agroalimentare, fresco, automotive, tessile, edilizia. Sempre nella prospettiva temporale propria di un corridoio della “rete globale” sembrano pure molto rilevanti i fenomeni di delocalizzazione industriale in direzione dei Balcani.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Tra gli interventi spiccano i tanto attesi dragaggi della Darsena Toscana, del lato nord del molo Italia e dell'imboccatura sud del porto e la realizzazione del micro tunnel per allargare il canale di accesso al porto commerciale. Si tratta degli interventi che tutti gli operatori portuali e le compagnie di navigazione interessate al porto di Livorno giudicano prioritari e condizione necessaria, ma non sufficiente ad attrarre nuovi traffici.

Da una prima analisi dei budget degli altri Port Centers esistenti, tali spese si aggirano attorno a circa 100-130 mila Euro l'anno, senza considerare le spese dedicate all'allestimento delle esposizioni permanenti ed alla predisposizione di materiale che vanno considerate a parte.

Inoltre, il budget attualmente utilizzato per il progetto “Porto Aperto” confluirà interamente nel Port Center, permettendo l’apertura del centro per almeno due giorni a settimana. Un altro elemento fondamentale è la possibilità di attivare progetti europei volti al reperimento di fondi comunitari per la realizzazione di attività di collaborazione in materia di cultura portuale.

Dall’analisi del POT, è stato possibile quantificare solo alcuni degli importanti interventi che l’Autorità Portuale livornese si è prefissata. Infatti, tanti altri sono stati solamente descritti, ma per essi non vi era riportato il relativo importo.

Tra gli interventi che è stato possibile quantificare riportiamo i seguenti:

- **Realizzazione del micro tunnel nel canale d’accesso:** l’intervento, destinato ad ospitare le tubazioni di proprietà dell’ENI che collegano la Darsena Petroli con la raffineria, pure non complesso dal punto di vista ingegneristico e realizzativo, è vitale per consentire l’accesso al porto commerciale delle navi che ormai scalano abitualmente i porti del Mediterraneo in quanto, nell’attuale collocazione, dette tubazioni impediscono di procedere al completamento del banchinamento della calata del Marzocco e al successivo dragaggio. Il progetto definitivo già approvato dal CTA, è ormai vicino all’approvazione anche del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, cui è stato sottoposto fin dal settembre 2011, e la relativa gara assumerà evidentemente un livello di priorità massimo. Per la sua realizzazione è previsto un importo base di 7 mln di Euro, interamente già finanziati;
- **Costruzione di un magazzino nella zona MK:** tale intervento è funzionale e compensativo alla delocalizzazione del terminal CILP dall’Alto fondale. È previsto un importo a base di gara di 5 mln di Euro per l’avvio delle procedure all’inizio del 2013;
- **Potenziamento dei collegamenti con l’Interporto Vespucci:** tale interporto è da considerarsi un asset determinante per lo sviluppo dei traffici, l’efficienza e la quantità-qualità dei servizi offerti dal sistema logistico-portuale, l’attrazione di investimenti e la localizzazione di attività industriali in vario modo legate al cluster portuale. In base a quanto detto, sono previsti interventi per un totale di 35 mln di Euro per quanto riguarda il collegamento ferroviario Porto-Interporto Vespucci. Questi fondi derivano dall’accordo programma Stato-Regione.

Il POT 2013-2015 prevede opere per un totale di circa 158 mln di Euro, di cui 74 mln nel 2013, 45 mln nel 2014 e 39 mln nel 2015, com’è possibile vedere nel Grafico 6.

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

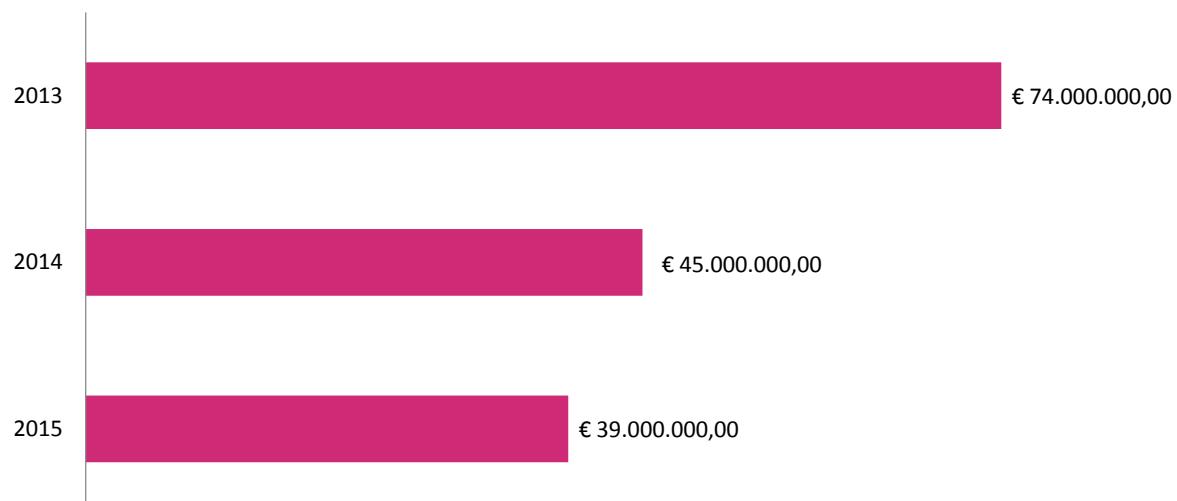


Grafico 6 - Fonte: POT Livorno

Conclusioni

Il programma di Livorno è molto ambizioso, infatti, le cifre previste per la realizzazione delle opere sono superiori alle attuali disponibilità finanziarie. Il livello di priorità assegnato a ciascun'opera garantisce comunque una programmazione mirata ad ottimizzare risorse e soddisfazione delle esigenze del porto.

PIOMBINO (P.O.T. 2013-2015)

Linee strategiche e obiettivi

Il triennio 2013-2015 è di fondamentale importanza per il porto e per lo stesso territorio di Piombino. Per la realizzazione delle opere progettate sono necessari i finanziamenti del Governo Italiano e di quello Europeo.

L'autorità Portuale è impegnata nell'attuazione di importanti progetti strutturali, portuali ed ambientali, volti a rivitalizzare il porto e le attività connesse ad esso.

Ci sono vari progetti in corso:

- La classificazione di Piombino quale “Area di crisi industriale complessa” e la conseguente possibilità e necessità di stipulare il cosiddetto “Decreto Sviluppo”, rubricato “Riordino della disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa” permetterà di ottenere fondi relativi ad investimenti produttivi anche a carattere innovativo, riqualificazione delle aree interessate, formazione del capitale umano, riconversione di aree industriali dismesse, recupero ambientale ed efficientamento energetico di siti e realizzazione di infrastrutture strettamente funzionali agli interventi;
- L'approvazione da parte dell' Unione Europea dell'Action Steel Plan, il piano d'azione per una siderurgia europea competitiva e sostenibile;
- Proposta del Presidente della Regione Toscana di realizzare nel Porto di Piombino un Polo di demolizioni navali con requisiti di qualità europei certificati.

Un obiettivo molto importante che si è prefissato l'Autorità Portuale è quello di promuovere e far conoscere, sia in ambito nazionale che internazionale, il porto di Piombino quale scalo multipurpose (e non solo traghettistico), nell'intento di aumentare i propri traffici commerciali.

Le azioni che l'Autorità Portuale intende attuare per raggiungere questo traguardo rientrano prevalentemente nel concordare le iniziative promozionali con la Tuscan Port Authorities, al fine di svolgere una promozione comune, nei confronti di operatori ed aree/paesi nazionali ed esteri, dei tre porti toscani, attraverso la partecipazione a fiere di settore e/o scouting.

Obiettivo fondamentale è quello poi di elaborare un programma di contatti, visite, intese con le Camere di Commercio, Associazioni Industriali e aziende di logistica, in

particolare quelle presenti nella Toscana Meridionale, alle quali presentare il porto al fine di concordare una comune programmazione su cui impegnare in sinergia le rispettive strutture e risorse.

Uno dei temi più importanti per Piombino è quello dei servizi di linea. L'Autorità Portuale è impegnata, infatti, a ricercare risposte e soluzioni ai temi della concorrenza e del riequilibrio del mercato in una situazione di limitazione delle infrastrutture disponibili ed a fronte di un eccesso di domanda con particolare riferimento al periodo estivo.

L'attività dell'Autorità Portuale si è caratterizzata in questi anni per una grande attenzione alle problematiche ambientali, soprattutto in relazione a quelle attività di messa in sicurezza e bonifica, senza le quali non sarebbe stato possibile attuare i progetti di nuova infrastrutturazione. La nuova progettazione, inoltre, è stata elaborata secondo i più moderni criteri di salvaguardia ambientale e sarà sottoposta alle verifiche previste.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

È possibile suddividere gli interventi previsti per macro-categorie:

- **Cantieristica e riparazioni:** l'Autorità Portuale ha attuato la gara per il progetto da 111 mln di Euro che dovrà essere attuato con una procedura di urgenza e quindi con una forte capacità di produzione da parte dell'impresa aggiudicataria. Sono tutti lavori volti a rendere competitivo il porto e i relativi traffici. I lavori prevedono circa 1,2 km di molo di sottofondo, un piazzale di circa 80.000 mq, una banchina 370 mt per 50 mt per -20 mt di fondale e un canale di accesso a -20 mt. Il porto potrà fruire della viabilità interna di stabilimento cosiddetta "Strada Dalmine" per la fase di realizzazione lavori e provvederà a concordare con il Comune il percorso per realizzare la bretella di collegamento tra le nuove banchine e la viabilità attuale fino alla rotatoria di Gagno che verrà modificata;
- **Opere di efficientamento portuale:** l'Autorità Portuale sta lavorando per acquisire altre aree di proprietà privata o eventualmente reincamerare nel Demanio Marittimo organizzandole e destinandole all'insediamento di nuovi traffici ed attività collegate al porto. Tra queste l'area retrostante. Inoltre, è leader del progetto comunitario "Elba - Integrated eco - friendly mobility services for people and goods in small islands", che si propone di ottenere una riduzione degli impatti della mobilità locale delle persone (residenti, pendolari, turisti, etc.), una riduzione degli impatti del traffico veicolare privato nei periodi di picco stagionale ed

una riduzione degli impatti dovuti al trasporto/distribuzione delle merci in arrivo nell'isola ed alla logistica interna. I partner del progetto sono il Comune di Rio Marina, Azienda Trasporti Livornesi S.p.A., SOFTECO SISMAT S.p.A., MEMEX S.r.l. e l'Autorità Portuale di Corfù. Il progetto ha un valore complessivo di circa 1,8 mln di Euro. Gli interventi elaborati sono finalizzati al miglioramento del servizio di trasporto pubblico sostenibile perseguito mediante utilizzando mezzi ad emissione zero ed all'ottimizzazione degli aspetti della gestione logistica riguardanti la distribuzione delle merci. L'Autorità Portuale è inoltre capofila di un progetto denominato SIC (Sicurezza – Intermodalità – Competitività) della durata di 3 anni, che terminerà nel maggio 2015, per un valore complessivo di circa 1,5 mln di Euro. Il progetto, che mira al miglioramento della competitività del sistema dei collegamenti portuali, dei servizi connessi e dei sistemi di sicurezza dell'area transfrontaliera Toscana- Corsica, vede tra i partner l'Autorità Portuale di Livorno, la Camera di Commercio dell'Alta Corsica, Ires, Moby S.p.A., Forship S.p.A., la Regione Toscana e la Provincia di Livorno.

Nel Grafico 7 si può notare come sono suddivisi i 114,3 mln di Euro con i quali l'Autorità Portuale di Piombino mira a raggiungere i suoi obiettivi.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

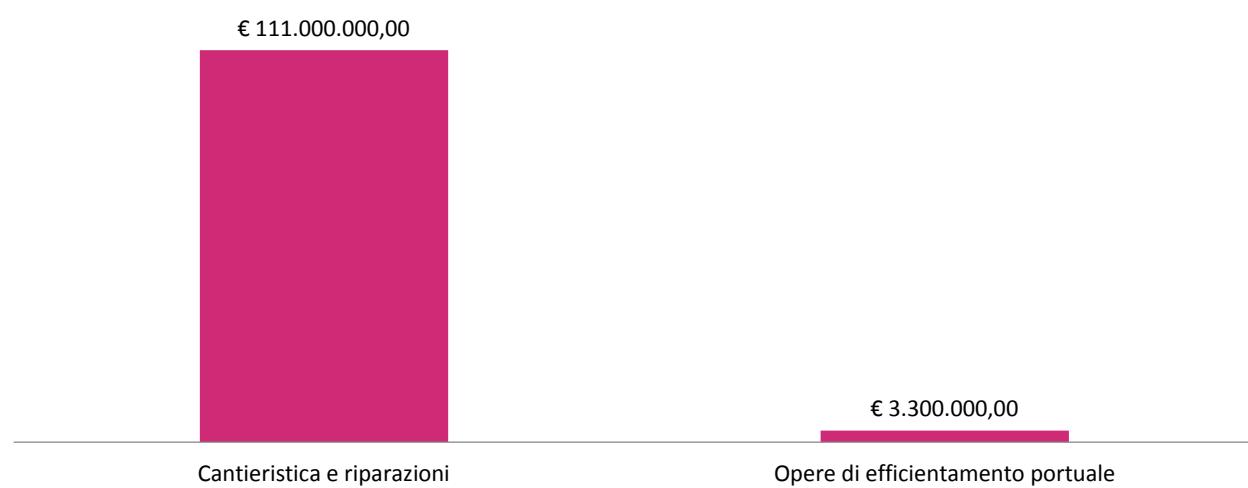


Grafico 7 - Fonte: POT Piombino

Conclusioni

L'attività dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba si è caratterizzata in questi anni per una grande attenzione alle problematiche ambientali, in particolare verso tutte le questioni riguardanti le necessarie attività e messa in sicurezza e bonifica,

senza le quali non sarebbe stato possibile attuare i progetti di nuova infrastrutturazione. Al tempo stesso tutta la nuova programmazione è stata elaborata secondo i più moderni criteri di salvaguardia ambientale e comunque è/sarà sottoposta alle verifiche previste: Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Impatto Ambientale.

Possiamo anche dire che la crescita e la competitività di un porto è direttamente proporzionale allo sviluppo delle opere cosiddette “immateriali”, per questo quello dell’informazizzazione è un settore attraverso il quale l’Ente intende far proseguire la propria crescita. La creazione di un Port Community System, quale PortoFacile, è stato l’apripista ad una stagione di semplificazione dei procedimenti amministrativi connessi all’operatività portuale. Tuttavia, la necessità di integrarsi con i sistemi informatici delle altre pubbliche amministrazioni con cui gli operatori portuali si interfacciano, sarà l’obiettivo del prossimo triennio, anche in conformità alle Direttive Comunitarie in materia di “Single Window”.

NAPOLI (P.O.T. 2013-2015)

Linee strategiche e obiettivi

La programmazione triennale redatta dall'Autorità Portuale di Napoli comprende le opere previste per il porto di Napoli e per il porto di Castellammare di Stabia.

Il POT 2013-2015 si impegna a riprendere ed implementare le ipotesi incompiute, già contemplate nel POT 2011-2013 facendo riferimento anche alla problematica del rapporto tra città e porto, alla necessaria valorizzazione del terminal crocieristico e dei collegamenti delle Autostrade del Mare ed allo sviluppo di piattaforme informatiche per realizzare una concreta interazione tra gli operatori economici.

Nel Programma Triennale, inoltre sono stati inseriti:

- Gli interventi contenuti nel Grande Progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli” finalizzato allo sviluppo produttivo dell'area portuale di Napoli in termini di potenziamento della capacità logistica ed intermodale, delle relative infrastrutture e delle aree di pertinenza;
- Tre interventi, da finanziare con capitale privato, compresi nel Progetto di Riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli.

Il Grande Progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli” risponde ad una strategia complessiva per lo sviluppo del porto di Napoli, sono infatti previste opere che nel loro insieme eliminano i vincoli che confinano le potenzialità dello scalo marittimo partenopeo, rafforzano ed incentivano lo sviluppo dei collegamenti marittimi della città di Napoli con il resto del Mediterraneo, razionalizzano le infrastrutture esistenti anche nel comparto della cantieristica navale e migliorano il sistema delle relazioni intermodali, incentivando i collegamenti, attraverso il sistema su ferro, con la rete ferroviaria nazionale e con le aree retro portuali ampliando la capacità produttiva e razionalizzando e potenziando i collegamenti intermodali.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Gli interventi programmati sono stati classificati tenendo conto delle seguenti macro-categorie:

- **Cantieristica e Riparazioni:** Si prevede il consolidamento della banchina interna Molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini per 13 mln di Euro di

cui 9,1 mln cofinanziati con i fondi assegnati con Legge n.296/2006 resisi disponibili a seguito di mutuo bancario e 3,9 mln provenienti da fondi dell'Autorità Portuale; lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigilena per il conferimento e refluento dei sedimenti provenienti dal dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli per 9,7 mln di Euro cofinanziati con i fondi assegnati con Legge 388/2001; realizzazione di un impianto di carico all'esterno alla diga foranea a servizio del terminal petroli, con formazione del piping sottomarino di collegamento alla rete retro portuale, importo complessivo di 35 mln di Euro; prolungamento della Diga D'Aosta a protezione del nuovo terminal contenitori di Levante per 36 mln di Euro; interventi per la riorganizzazione e l'ampliamento dell'area destinata alla cantieristica navale alla darsena della Marinella per 10 mln di Euro; completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane per 10,5 mln di Euro di cui 4,13 mln finanziati con Protocollo d'Intesa Istituzionale di Programma Stato/Regione Campania; realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello per 4,2 mln di Euro; rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea "Duca d'Aosta" per 40 mln di Euro; pontile e scalo d'alaggio della calata Marinella nella darsena A. Diaz per 18 mln di Euro; realizzazione colmata testata del molo Carmine per riorganizzazione dell'area cantieristica per circa 24 mln di Euro; ampliamento ed adeguamento funzionale del porto turistico al Molosiglio per 70 mln di Euro; ampliamento ed adeguamento funzionale del porto turistico di Mergellina per 30 mln di Euro; avanzamento della Banchina Calata Piliero per 34 mln di Euro;

- **Opere di efficientamento portuale:** Sono attesi lavori di dragaggio urgente di una parte dei fondali del Porto di Napoli e refluento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata in località Vigilena per 3,35 mln di Euro cofinanziati con i fondi assegnati con legge 388/2006; escavo dei fondali dell'area portuale con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati per 40 mln di Euro; escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato Levante per 22 mln di Euro; formazione della cassa di colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli per 39 mln di Euro;
- **Interventi ferroviari e stradali:** È programmato il collegamento ferroviario, interno all'ambito portuale, per il terminal di Levante per 28 mln di Euro (di cui 10,5 mln provenienti dal Protocollo di Intesa Istituzionale di Programma Stato/Regione Campania e 17,5 mln da fondi del PON 2007-2013). È prevista la rimodulazione della rete della viabilità interna portuale per 11,5 mln di Euro;
- **Opere di interesse comune:** Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - con la realizzazione di nuove infrastrutture per le linee veloci e della connessione urbana con il centro sto-

rico della città. L'importo complessivo è di 10 mln di Euro. Infine, la realizzazione del piano di efficientamento energetico per il porto di Napoli con l'utilizzo di fonti alternative per 10 mln di Euro;

- **Manutenzione:** Sono programmati lavori di manutenzione straordinaria nei porti di Napoli e Castellammare di Stabia per le parti comuni per 17 mln di Euro; opere di manutenzione straordinaria per gli edifici demaniali per 200 mila Euro. Le risorse finanziarie per tali interventi saranno garantite coi fondi dell'Autorità Portuale.

È possibile vedere nel dettaglio come sono suddivise le risorse stanziate dall'Autorità Portuale di Napoli per ogni categoria di intervento (Grafico 8) e su base annua (Grafico 9).

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

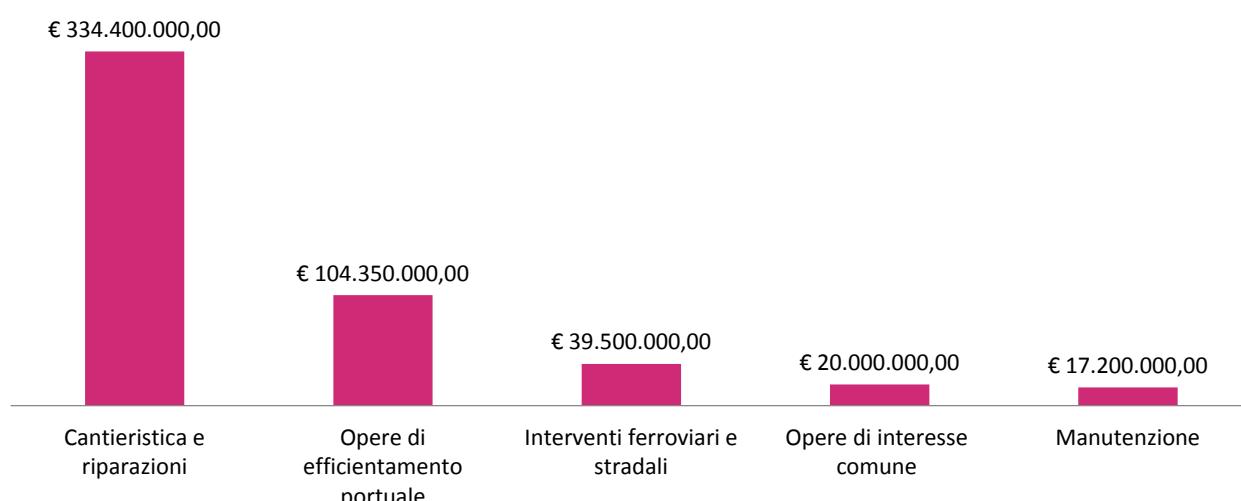


Grafico 8 - Fonte: POT Napoli

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

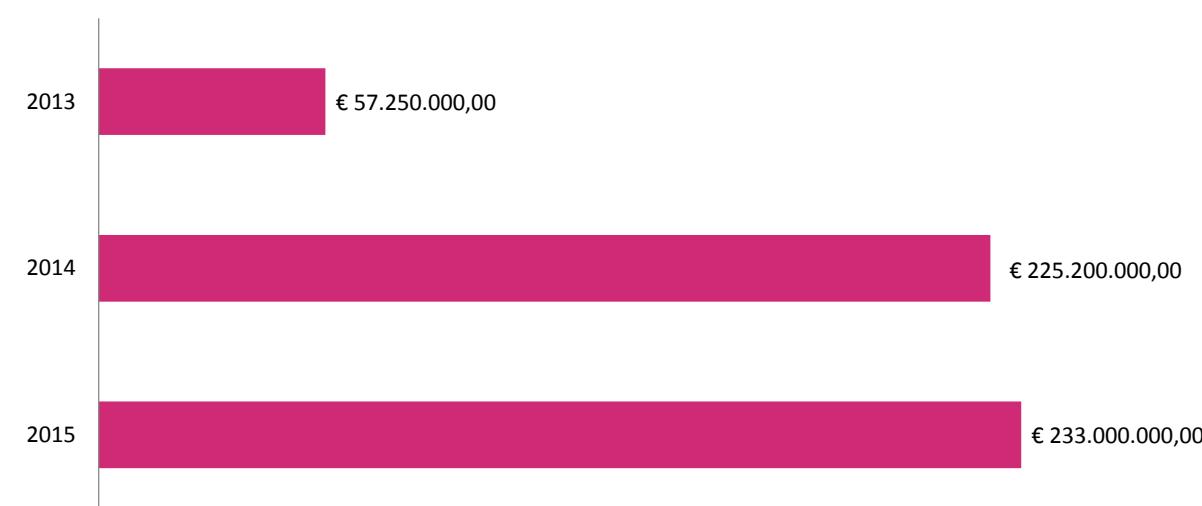


Grafico 9 - Fonte: POT Napoli

Conclusioni

Le opere previste per il porto di Napoli sono innumerevoli e richiedono un importo complessivo pari all'incirca a 515 mln di Euro di cui 220 mln sono destinati alla realizzazione degli interventi contenuti nel Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli" il quale provvederà ad aumentare la competitività del porto.

Resoconto Dorsale Tirrenica

Nel Grafico 10 è possibile vedere nel dettaglio come verranno distribuite nel prossimo futuro le risorse finanziarie delle Autorità Portuali di Savona, Genova, M. Carrara, Piombino e Napoli. Per quanto riguarda Livorno, non è stato possibile suddividere le risorse stanziate in base alle macro-categorie perché il POT non permetteva di farlo, per questa ragione nel grafico non sono stati considerati i 157 mln di Euro stanziati dall'Autorità Portuale livornese.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

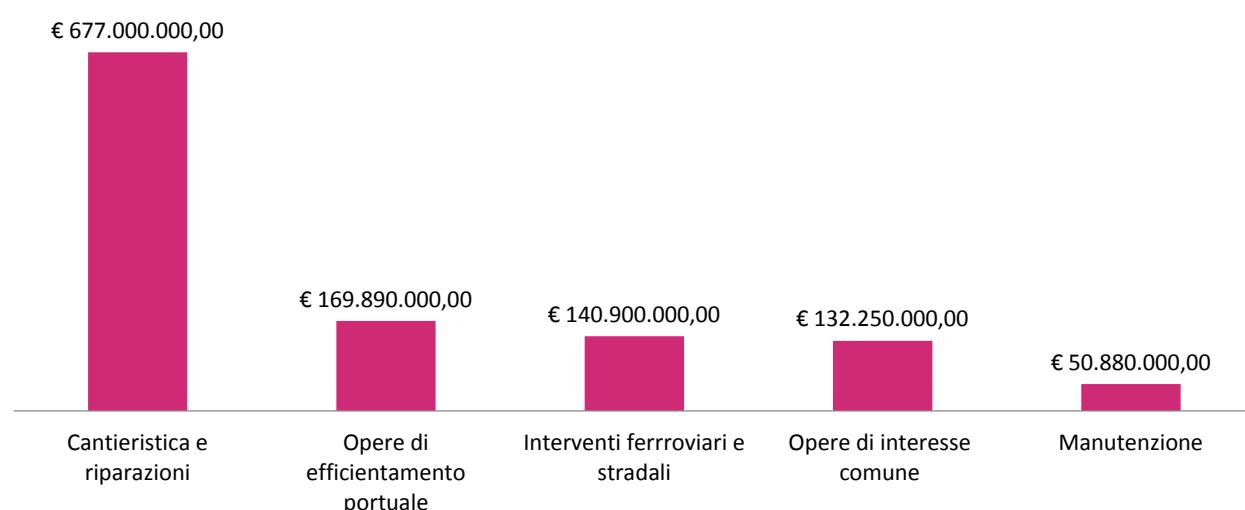


Grafico 10 - Fonte: Elaborazioni degli Autori su dati Piani Operativi Triennali

ANALISI DEI POT - DORSALE ADRIATICA

Di questa macro area fanno parte i porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona e il porto di Taranto¹.

I porti del Mar Adriatico, articolazione del Mar Mediterraneo che penetra in profondità nel centro del continente europeo, e soprattutto Trieste e Venezia che si trovano sulla punta settentrionale insieme a Ravenna ed Ancona, forniscono il percorso navale più economico dall'Estremo Oriente via Suez in Europa con una distanza che è circa 2.000 miglia nautiche più breve di altri porti del nord-europea.

Questi cinque porti rappresentano in termini di traffico marittimo il:

- 36,36 % del trasporto di rinfuse liquide;
- 50,72 % del trasporto di rinfuse solide;
- 18,32 % del trasporto di merci varie;
- 32,65 % del Totale merci italiano;
- 14,71 % del trasporto di TEUs;
- 10,70 % del trasporto passeggeri.

Da puntualizzare che queste percentuali sono state elaborate su dati forniti da Assoporti relativi al 2013.

Più di 100 milioni di tonnellate di merci di origine idrica sono trattati in questi porti ogni anno. Il carico consiste principalmente di merci varie, contenitori, auto, minerali, combustibili fossili, prodotti chimici e altri tipi di carico.

A causa della grande varietà di servizi logistici e la vasta rete di traffico, i porti adriatici costituiscono un gateway multimodale perfetto per i principali mercati europei. Questi quattro porti forniscono un rapido collegamento a 500 milioni di consumatori europei. I grandi centri commerciali e industriali come Vienna, Monaco e Milano sono a poche ore di auto.

I quattro Enti uniscono le loro forze per promuovere la rotta dell'Adriatico settentrionale e presentarsi come alternativa ai porti del Nord Europa. Inoltre, l'alleanza prevede la cooperazione per lo sviluppo di collegamenti marittimi e l'entroterra, visite da compagnie di crociera, la tutela dell'ambiente, della sicurezza e delle tecnologie dell'informazione. Le autorità portuali in questione, inoltre, investono nella pianificazione coordinata di strade, ferrovie e infrastrutture marittime, nonché

¹ Il porto di Taranto è ricompreso nelle dorsale adriatica, pur affacciandosi sul Mar Ionio, per semplicità di impostazione e perché fa parte comunque del versante orientale.

l'armonizzazione delle norme e delle procedure in materia di prestazione di servizi portuali.

Il porto di Taranto, invece, situato nel Cuore del Mediterraneo, a 172 miglia nautiche dalla rotta Suez e Gibilterra, in posizione strategica rispetto alle rotte principali tra Oriente e Occidente, è il porto ideale per il traffico commerciale tra l'Europa ed il resto del Mondo e per il traffico a corto raggio nazionale ed Europeo.

Le infrastrutture portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande e immediatamente fuori di esso in direzione ovest.

I traffici riguardano tipologie di cargo containerizzato, rinfuse solide e prodotti siderurgici relativi alle attività industriali dell'ILVA, rinfuse liquide (greggio e prodotti raffinati) prodotte dalla raffineria ENI, movimentazione di cemento relativo alle attività produttive della Cementir Italia, merci varie.

TRIESTE (P.O.T. 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Situato nel cuore dell'Europa, nel punto d'incontro fra le rotte marittime e i corridoi europei, Adriatico-Baltico e Mediterraneo, il Porto di Trieste è un hub internazionale di snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa.

Il piano operativo del triennio 2014-2016 è volto ad implementare il vantaggio competitivo del Porto di Trieste nel servire i mercati dell'Europa Centro-Orientale dando priorità strategica al progetto per la realizzazione di un corridoio che colleghi la zona adriatica con quella baltica, che è uno degli obiettivi dichiarati anche dall'Unione Europea. Il Corridoio Adriatico-Baltico è un progetto chiave per il rilancio dei traffici tra i porti del Baltico e quelli dell'Adriatico perché agevolerà lo smistamento delle merci in arrivo dalla Cina attraverso il Canale di Suez verso tutto il Centro Europa. Per Trieste, terminal logistico privilegiato, rappresenterà un'opportunità di grande crescita grazie ad una lunga e importante via di comunicazione che collegherà Trieste con il Nord Europa.

Un altro corridoio strategicamente importante è il Corridoio Mediterraneo che è un progetto per il trasporto ferroviario di merci che si snoda, per circa 3000 km, attraverso cinque paesi dell'Unione Europea: Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria. La Piattaforma Logistica è l'obiettivo più ambizioso in quanto quest'opera andrà a costituire il primo nucleo dell'espansione dello scalo a Nord-Est come previsto nel nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste.

Si inseriscono nelle linee strategiche del Porto di Trieste anche le Autostrade del Mare che rappresentano una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale delle merci e sono finalizzate a far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi, valorizzando il trasporto marittimo.

Legato al progetto europeo delle Autostrade del Mare è il Corridoio Verde, un'iniziativa volta a rafforzare e razionalizzare la collaborazione tra Italia ed Egitto nel settore agro-alimentare. L'obiettivo è di aumentare le esportazioni di prodotti ortofrutticoli egiziani verso l'Italia e, attraverso quest'ultima, verso l'Europa, nonché di aprire i mercati egiziani ad alcuni prodotti ortofrutticoli italiani.

Per quanto attiene alle infrastrutture informatiche, il Porto di Trieste si sta rendendo competitivo in un'epoca in cui quasi tutti i documenti di carico viaggiano anticipatamente sulla rete. Infatti per permettere agli impianti portuali di ricevere le moderne

tipologie di traffico si ricorre a una più spinta automazione e meccanizzazione del lavoro sulle banchine, si ricerca una sincronia crescente delle attività marittimo-portuali con il trasporto stradale e quello ferroviario, grazie all'introduzione di moderne innovazioni tecnologiche applicate alla gestione ed al coordinamento dei prodotti di trasporto (tracking & tracing), mediante strumenti telematici di facile accesso ed uso.

Il Piano Operativo Triennale si pone obiettivi di breve e medio periodo, la maggior parte dei quali è rivolta a considerare le esigenze espresse dagli operatori portuali. La maggior parte degli utenti portuali evidenzia la necessità di rivedere la viabilità complessiva del porto e le modalità di sosta dei camion. Ovviamente gli attuali disagi nascono dagli ingenti flussi di mezzi collegati al terminal Ro-Ro.

Come obiettivo di breve periodo vi è l'importanza dei collegamenti ferroviari, che dovrebbero essere meglio gestiti (più manutenzione) e razionalizzati. In questo contesto si inserisce la proposta del terminal contenitori per la creazione di un nuovo terminal ferroviario nei pressi di Campo Marzio. Quest'ultimo avrebbe anche l'obiettivo di contribuire allo sviluppo del trasporto intermodale nave-ferro nell'ambito del processo di revisione, messo a punto dall'Unione Europea, della rete Transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Nel medio periodo, invece, è in programma la realizzazione di un nuovo scalo traghetti Ro-Ro alle Noghere e la realizzazione della Piattaforma Logistica, quest'ultima è forse più rilevante per gli importi in gioco e per l'evidente strategicità dell'opera in relazione ad un progressivo spostamento verso Sud/Est delle attività portuali.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

I principali interventi di infrastrutturazione contenuti nel POT rientrano nel grande disegno per la realizzazione della Piattaforma Logistica, su un area di 247.000 mq. Il progetto prevede un nuovo terminal collegato alla Grande Viabilità Triestina (GVT) e alla rete ferroviaria extra portuale, con una banchina di circa 600 mt e fondali di 14 mt e la creazione del terminal ferroviario di Campo Marzio, un nuovo scalo a ridosso del confine demaniale, costituito da una rampa ferroviaria esterna composta da 4 binari serviti da gru RMGC, con razionalizzazione delle attuali esigenze del trasporto ferroviario dello scalo. La Piattaforma Logistica ha un valore complessivo di 132 mln di Euro, di cui 32 mln provengono dal Cipe, 70 mln dall'Autorità Portuale e 30 a carico del privato che otterrà la concessione dei lavori.

Per quanto riguarda il triennio di riferimento, gli interventi possono essere suddivisi nelle seguenti macro-aree:

- **Cantieristica e riparazioni:** Ristrutturazione del piazzale Ocean presso le aree ex Arsenale del porto per 1 mln di Euro (2014); interventi di recupero rive e banchine operative in ambito portuale per 5,84 mln di Euro (0,95 mln per il 2014, 1,95 mln per il 2015 e 2,94 mln per il 2016); lavori di ristrutturazione della banchina B5 area ex Arenile Triestino S.Marco per 1,6 mln di Euro (2015); allungamento del molo Bersaglieri (Stazione Marittima) previsto nel 2015 per 200 mila Euro; realizzazione di un pontile di ormeggio per i rimorchiatori in servizio di guardia nel porto petroli per 1,7 mln di Euro (2016); realizzazione del nuovo edificio lavorazioni navali sito nel comprensorio dell'ex Arsenale Triestino San Marco per 3,8 mln di Euro (2016);
- **Opere di efficientamento portuale:** Sono previsti interventi per un totale di 7,72 mln di Euro (4,42 mln per il 2014 e 3,3 mln per il 2015) per revamping e rilocalizzazione di gru al molo VII;
- **Interventi ferroviari e stradali:** È prevista la realizzazione di un raccordo stradale fra Porto Nuovo e Scalo Legnami per 1,4 mln di Euro, di cui 400 mila Euro per il 2014 e 1 mln per il 2015; questa categoria contiene anche la manutenzione straordinaria del parco ferroviario in Porto Nuovo, per 2,5 mln di Euro, prevista per il 2014;
- **Manutenzione:** Nel 2016 sono previsti interventi di manutenzione straordinaria della sopraelevata del Porto Nuovo per 1mln di Euro e della rete stradale in ambito portuale per ulteriori 800 mila Euro.

Nei Grafici 11 e 12 è possibile vedere, come l'Autorità Portuale di Trieste ha suddiviso i 27,56 mln di Euro necessari per le opere sopracitate.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

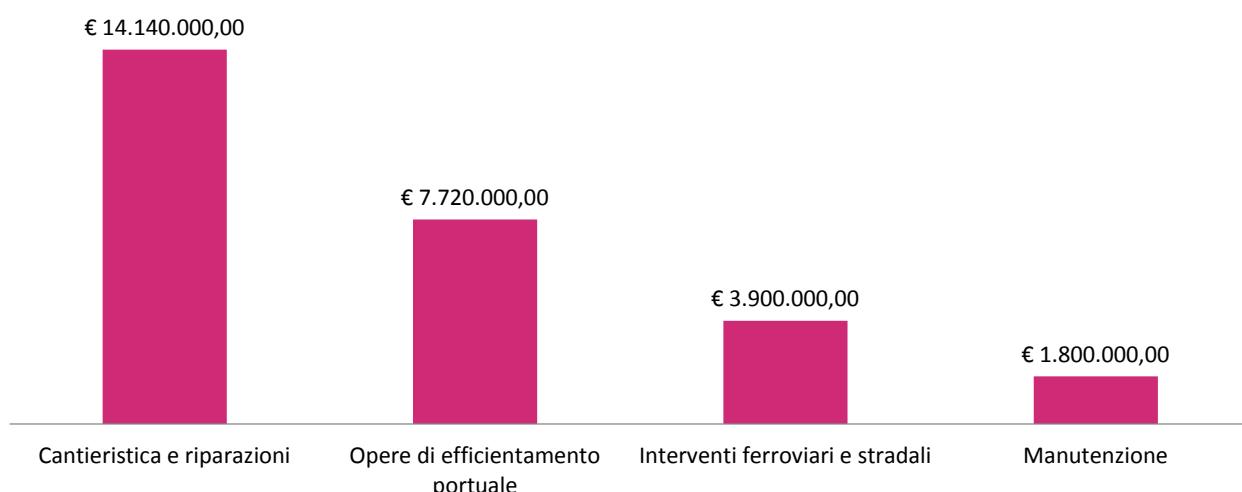


Grafico 11 - Fonte: POT Trieste

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie



Grafico 12 - Fonte: POT Trieste

Conclusioni

Il piano operativo triennale rispetta quelli che sono gli obiettivi di breve-medio periodo, con la manutenzione dei collegamenti ferroviari e gli interventi per una migliore viabilità del porto insieme al potenziamento delle banchine e al revamping delle gru. L'importo necessario per questo triennio può sembrare di poco conto rispetto all'importanza che ricopre il Porto di Trieste in ambito nazionale e internazionale, ma c'è da considerare che si tratta fondamentalmente di opere complementari al più grande progetto che è la creazione della Piattaforma Logistica che porterà sia benefici diretti (nuove attività logistiche connesse alla movimentazione dei container ed il loro trasporto ferroviario, nonché il miglioramento di quelle già esistenti) che indiretti (attrazione di nuovi investimenti da fuori regione nei porti, interporti e zone industriali).

VENEZIA (P.O.T. 2013-2015)

Linee strategiche e obiettivi

L'Autorità portuale di Venezia, nel triennio 2013-2015, ha impostato la sua strategia, in vista della conclusione della grande opera del MoSE e della competizione internazionale, nel ridisegno del sistema portuale veneziano e nord adriatico.

Paradossalmente è proprio la riduzione di funzionalità che le paratie del MoSE imporranno all'attività portuale che ha costretto fin dal 2003 - in sede di approvazione del progetto definitivo del sistema MoSE - a sciogliere il nodo della supposta contrapposizione tra salvaguardia fisica ed ambientale della laguna e sviluppo delle attività portuali, ipotizzando di separarne i destini con la realizzazione di una struttura permanente di accesso al porto operante anche a paratie mobili alzate.

La realizzazione della piattaforma d'altura offshore a servizio dell'area portuale e logistica di riconversione delle aree industriali di Marghera, aree con funzioni di porto fluvio-marittimo realizza, insieme con la conca di navigazione in costruzione alla bocca di Malamocco, la struttura permanente necessaria per garantire l'accesso al porto di Venezia, anche con il sistema MoSE di paratie mobili in funzione.

Le scelte e le strategie non sono in schemi che limitano le possibilità di adeguare l'impianto portuale alle naturali evoluzioni future del mercato dello shipping e del contesto urbanistico e sociale in cui opera, ponendo le basi per un profondo e completo ridisegno che consenta a Venezia di mantenere un buon posizionamento nella competizione portuale internazionale .

Una competizione che già oggi deve confrontarsi con gli scenari che si stanno delineando nel commercio internazionale per via marittima e che si misurerà sempre più sulla capacità di rispondere, tra gli altri, al fenomeno del gigantismo navale, alla domanda sempre più pressante del mercato che non ammette più catene logistiche inefficienti. Un mercato che impone il largo ricorso all'ICT per snellire procedure pienamente informate a safety e security e trovare soluzioni logistiche altamente compatibili con l'ambiente.

Le opere programmate rientrano fra le Infrastrutture Strategiche Nazionali e costituiscono due progetti interconnessi:

- La realizzazione della diga perimetrale foranea e del terminale petrolifero in altezza finalizzato all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia affidata al Magistrato alle Acque (MAV);

- La realizzazione dell’ “Hub Portuale di Venezia” inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche che si compone del molo container del porto di altura, del sistema (o sistemi) di movimentazione dei container tra il terminal in altura e i terminal a terra, la realizzazione dei terminal a terra.

Si riassumono qui di seguito gli obiettivi di interesse nazionale ai quali risponde il progetto del terminal plurimodale offshore del Porto di Venezia da realizzare al largo della Bocca di Malamocco, comprensivo di una diga perimetrale foranea, di un terminal petrolifero e di un terminal container:

- Consentire l’accessibilità nautica al Porto di Venezia pur in presenza del MoSE e in modo compatibile con la salvaguardia ambientale della laguna;
- Mettere il sistema portuale italiano in condizione di ricevere anche le più grandi navi porta container oggi in costruzione, con una efficienza competitiva per rese qualitative e quantitative con quella dei porti del mar del Nord;
- Contribuire, con gli altri porti del NAPA a garantire volumi di traffico che giustificino l’alimentazione dal Mediterraneo dell’Europa centro orientale in coerenza con la politica europea di costruzione della rete TEN-T essenziale, che vede l’alto Adriatico come sbocco dei corridoi europei Adriatico Baltico, Mediterraneo e Helsinki-La Valletta;
- Contribuire alla riconversione a fini portuali e logistici di ampie aree portuali e industriali dismesse a Porto Marghera e allo sviluppo di altre aree costiere facilmente raggiungibili dal terminal d’altura mettendo o rimettendo in valore patrimoni infrastrutturali (ferroviari, stradali, di servizi industriali, etc.) oggi sottoutilizzati;
- Dare base portuale al sistema logistico del Nord Est incentrato sulle eccellenze interportuali di Verona e Padova, così riducendo la “tassa logistica” impropria che grava sul sistema produttivo italiano;
- Mettere in valore il sistema di navigazione interna lungo il Po e i canali connessi offrendo, tramite i porti di Venezia , Chioggia, e Porto Levante e il porto interno di Mantova, i punti di scambio mare/fiume e fiume/terra.
- Un altro progetto molto importante riguarda il terminal hi-tech di Fusina integralmente dedicato alle Autostrade del Mare. Il terminal di Fusina (Marghera) è uno dei più importanti progetti di infrastruttura portuale realizzato in Project Financing con l’obiettivo di potenziare le Autostrade del Mare tra Italia e Grecia.

Riguardo i piani di sviluppo l’Autorità Portuale promuoverà e aderirà ad iniziative che afferiscono direttamente alle priorità come :

- Rappresentare le istanze del Porto di Venezia in vista della nuova Programmazione Europea, Nazionale e Regionale 2014-2020;

- Sostegno dell'integrazione dei porti NAPA nella rete prioritaria;
- Potenziamento della capacità infrastrutturale ed accessibilità nautica del porto di Venezia;
- Potenziare le connessioni ferroviarie e stradali del Porto di Venezia con la rete nazionale;
- Sviluppo di azioni a sostegno del trasporto merci e passeggeri in Adriatico, con particolare riferimento all'interoperabilità tra il sistema informatico nazionale delle Capitanerie di porto e i sistemi locali utilizzati nei porti dell'adriatico, al fine di permettere l'integrazione con i sistemi di monitoraggio e controllo della navigazione.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Le nuove azioni da intraprendere nel periodo 2013-2015 mirano a reperire le risorse finanziarie necessarie ad attuare gli obiettivi di sviluppo previsti nel Piano Operativo Triennale. I finanziamenti europei risultano di fondamentale utilità, come testimoniano i dati relativi ai contributi ricevuti.

I Progetti TEN-T hanno garantito un contributo complessivo di 18,68 mln di Euro per: l'escavo dei canali Sud e Ovest (contributo del 10%), l'adeguamento funzionale (stradale e ferroviario) di via dell'Elettronica (contributo del 15%), la progettazione del nuovo parco ferroviario di via della Chimica (contributo del 50%), il potenziamento del parco ferroviario nell'isola portuale (contributo del 10%), sperimentazione piattaforma ICT comune tra i Porti del Nord Adriatico (contributo del 50%), sviluppo e sperimentazione di un sistema ICT per il monitoraggio della navigazione fluviale (contributo del 50%), darsene terminal di Fusina (contributo del 20%), studi a supporto del PPP per sistema portuale offshore (contributo del 50%);

Con il Programma Operativo Regionale delle Regione Veneto è stato ricevuto un contributo di 5 mln di Euro pari al 65% del budget totale, per il raddoppio della rete stradale e ferroviaria nel tratto Malcontenta-Fusina a servizio del terminal di Fusina.

Con i Progetti di Cooperazione Territoriale si sono avuti contributi complessivi di 4,63 mln di Euro pari al 21,5% del budget totale, per iniziative a sostegno del miglioramento della catena logistica, dell'intermodalità , della sicurezza del Porto.

È possibile dividere gli interventi intrapresi in macro-categorie, come:

- **Cantieristica e riparazioni:** Infrastrutture per nuovi terminal cabotaggio Fusina, in corso d'opera, per un valore di 50 mln di Euro (di cui la metà finanziata dal Ministero dei Trasporti e 4,3 mln dai fondi UE); demolizione "scassa" Ro-Ro e ricostruzione del tratto banchina Isonzo per 16 mln di Euro; bonifica ed infrastrutturazione del terminal area ex Montefibre per 388,3 mln di Euro; marginamento

- con rettifica Molo Sali e consolidamento dell'area per un valore di 25 mln di Euro;
- **Opere di efficientamento portuale:** Riconfigurazione della testata del Molo Sali compresi sbancamenti, banchinamenti ed escavi per 10,3 mln di Euro; intervento di rafforzamento delle banchine con escavo a -12 mt nel Bacino Molo A per un valore di 40 mln di Euro (di cui 14 mln finanziati dal MIT); escavo canali navigabili e accosti per un totale di 123,5 mln di Euro; protezione del canale Malamocco-Marghera connesso all'escavo manutentorio 70 mln di Euro (studio di fattibilità);
 - **Interventi ferroviari e stradali:** Collegamento del porto Crociere con la rete tranviaria e opere connesse per un valore di 30 mln di Euro (studio di fattibilità), di cui 14,5 milioni di Euro dal Comune di Venezia e 15,5 mln da privati. Ampliamento del parco ferroviario, adeguamento e ampliamento di via dell'Elettronica, nuovo collegamento stradale/autostadale al Porto di Venezia-Sezione di Marghera stimati, da uno studio di fattibilità, per 30 mln di Euro; collegamento ferroviario bivi/penisola del Petrolchimico e scalo stimato, da uno studio di fattibilità , per 100 mln di Euro. L'importo complessivo è di 160 mln di Euro di cui 6 mln finanziati dall'UE;
 - **Manutenzione:** Manutenzione straordinaria per l'adeguamento della banchina Emilia-Molo B, per le banchine della zona di Marittima e ricostruzione banchina Isonzo per un totale di 34,9 mln di Euro; manutenzione straordinaria per adeguamento strutturale delle banchine portuali della zona di Marittima, da realizzarsi per stralci funzionali per 6,5 mln di Euro;
 - **Porto d'Altura offshore:** Diga, terminal petrolifero, pipeline, molo container per un valore di 2,45 miliardi di Euro (progetto preliminare), di cui 100 milioni finanziati dal MIT.

Nel Grafico 13 vediamo nel dettaglio come sono stati stanziati i fondi nel triennio.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

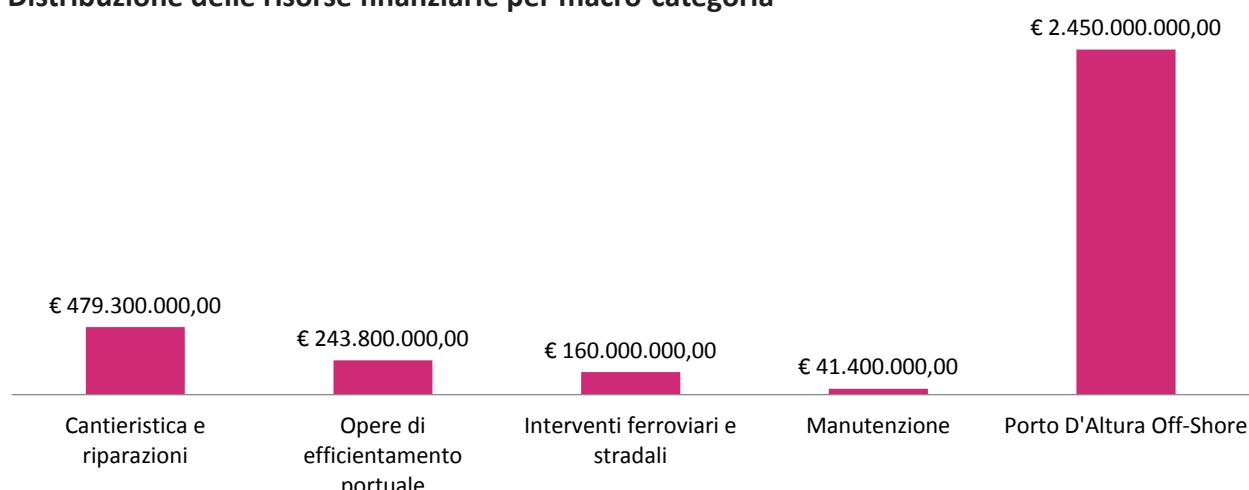


Grafico 13 - Fonte: POT Venezia

Conclusioni

Questo piano operativo triennale rientra in un progetto mastodontico di ridisegno dell'impianto portuale veneziano che, per le sue caratteristiche peculiari e l'influenza del progetto MoSe, richiede ingenti finanziamenti fino a raggiungere un importo di circa 3,38 miliardi di Euro.

RAVENNA (P.O.T. 2012-2104)

(Aggiornato con il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Le strategie di sviluppo del porto descritte in questo piano si snodano attorno all'attuazione di un primo stralcio delle opere contenute nel piano regolatore portuale. Quest'ultimo, a seguito di un percorso di pianificazione strategica, individua, quali strumenti per lo sviluppo del porto, una serie di interventi infrastrutturali finalizzati al suo potenziamento:

- Aumento dei fondali;
- Consolidamento delle banchine esistenti e costruzione di nuove;
- Modifica delle opere esterne di difesa del porto;
- Realizzazione di un terminal contenitori;
- Predisposizione nell'avamporto nord di più attracchi per navi da crociera e della darsena per i mezzi di servizio;
- Razionalizzazione del collegamento via traghetto di Porto Corsini con Marina di Ravenna;
- Approfondimento del canale Piombone.

Tali interventi, uniti a tanti altri ancora, sono stati realizzati soltanto in minima parte. Ovviamente, accanto ad un nucleo forte di obiettivi vitali per il porto, non si è potuto non indicare una serie di azioni, che attengono ad un livello più politico che operativo, finalizzate alla creazione nell'ambito delle reti stradale, ferroviaria ed idroviaria di riferimento per il porto delle condizioni per la massimizzazione dell'efficacia degli interventi di sviluppo pianificati e, quindi, del massimo dispiegamento delle potenzialità del porto di Ravenna.

Il porto di Ravenna conserva una forte posizione a livello mediterraneo e nazionale nel settore delle rinfuse e delle merci varie, ponendosi di fatto come il principale punto di ingresso nazionale di materie prime per importanti bacini industriali regionali e padani. Certo, il futuro di tale vocazione è legato in buona parte a dinamiche economiche molto esterne al porto, che vanno attentamente monitorate, riguardanti i diversi settori produttivi, anche maturi, che si approvvigionano tramite lo scalo ravennate.

Tuttavia è possibile mettere in atto da parte dell'Autorità Portuale di Ravenna tutte le azioni per affrontare il futuro in modo adeguato. In primo luogo per recuperare e conquistare nuovi margini di competitività che si traducono nel consolidamento e nell'aumento dei traffici.

L'approfondimento dei fondali, che rappresenta il principale obiettivo di azione dell'Autorità Portuale di Ravenna sul versante infrastrutturale insieme all'adeguamento delle banchine, costituisce un elemento fondamentale, anche se non esclusivo, per un recupero di competitività. L'ingresso di navi con maggiori pescaggio e di maggiori dimensioni è un essenziale fattore di contenimento e riduzione dei costi unitari di trasporto e della realizzazione di economie di scala.

Ciò potrebbe, se combinato con opportune azioni commerciali e con una adeguata progettualità di tipo organizzativo, imprenditoriale e logistico, creare condizioni più favorevoli per:

- un ampliamento dei bacini economici di riferimento, che nel settore scontano certo una marcata territorialità, ma che possono essere comunque estesi;
- un ampliamento della gamma merceologica delle rinfuse ed anche delle merci varie non containerizzate;
- indurre una ulteriore razionalizzazione e ottimizzazione delle funzioni di stoccaggio/magazzino svolte dai terminal per certe merceologie;
- indurre una iniziativa sulla razionalizzazione/specializzazione dei terminal portuali;
- aprire spazi e masse critiche sufficienti per una stabile attività di tipo fluvio-marittimo, dopo le sperimentazioni tentate in questi anni nel settore dei coils.

I piani di sviluppo sono rivolti al settore container e alle connesse attività ed inserimenti logistici e un salto di qualità e di rango del porto di Ravenna sia legato ad alcuni fattori strutturali di grande importanza, sia sul lato marittimo che su quello terrestre. È indispensabile che, sotto il primo aspetto vengano attratte linee dirette per l'oltre Suez e feeder più capienti per i porti hub del sud mediterraneo, oltre ad accogliere linee dirette con navi più capienti per l'infra-med. Per quanto riguarda il secondo aspetto, è importante che venga rafforzato e consolidato un continuativo e organico sistema di logistica intermodale da/verso bacini di mercato più ampi di quelli attualmente serviti dal porto di Ravenna.

Invece, rispetto al settore Ro-Ro l'Autorità Portuale di Ravenna si è impegnata per la conservazione e lo sviluppo della traghettistica merci, sia di tipo nazionale, sia tentando e incoraggiando tentativi di collegamenti internazionali.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Il proseguire della crisi delle finanze pubbliche assegna una crescente importanza al contributo che le entrate di parte corrente apportano nel bilancio dell'Autorità Portuale di Ravenna. Queste costituiscono oggi il principale mezzo di finanziamento dei lavori e delle manutenzioni straordinarie delle aree comuni in ambito portuale ma sono decisamente insufficienti per poter affrontare da sole le opere di grande infrastrutturazione di cui si è trattato nel paragrafo che precede.

L'articolazione delle risorse finanziarie si divide nei tre anni, per le opere infrastrutturali, come segue:

- **Cantieristica e riparazioni:** Ristrutturazione della banchina Magazzini Generali per una spesa di 6,4 mln di Euro (2015); 12,57 mln di Euro per la ristrutturazione della banchina Marcegaglia (2016) e 14,73 mln di Euro per il completamento area ex Porto Carni (2016);
- **Opere di efficientamento portuale:** Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine esistenti e riutilizzo materiale estratto che sono opere comprese nel progetto “Hub Portuale di Ravenna” per una cifra di 183 mln di Euro per il 2014. Inoltre sono stati stanziati anche 5,5 mln di Euro per un intervento urgente per la navigabilità del canale Candiano (2014); 2,8 mln di Euro per lavori di allargamento del Canale Candiano nel tratto compreso tra l'abitato di Marina di Ravenna e la confluenza con il canale Piombone - Completamento e miglioramento per prolungamento banchine area frontistante Fabbrica Vecchia e Marchesato (2015);
- **Manutenzione:** Interventi di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade del porto per 3 mln di Euro per ogni anno del triennio 2014-2016.

Nei Grafici 14 e 15 si analizza la distribuzione delle risorse, rispettivamente, in base a categorie di intervento e su base annua.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria



Grafico 14 - Fonte: POT Ravenna

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

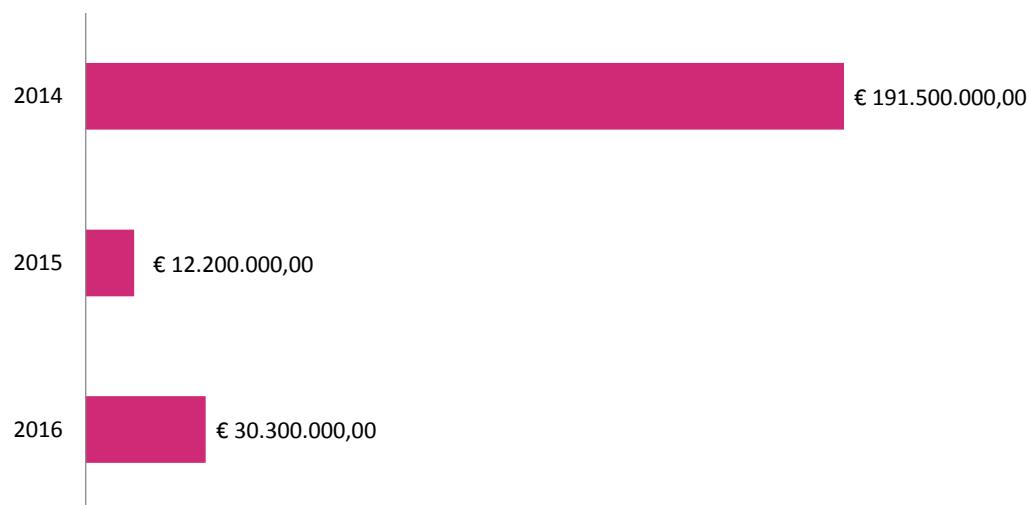


Grafico 15 - Fonte: POT Ravenna

Conclusioni

L'ambizioso porto di Ravenna, con questo piano triennale, è intervenuto principalmente sul miglioramento dell'accessibilità nautica, con l'adeguamento dei canali e delle banchine per aumentare la competitività e l'attrazione di traffici.

L'incertezza circa le risorse pubbliche statali che si possono mettere in campo per realizzare compiutamente gli ammodernamenti infrastrutturali necessari – e comunque l'insufficienza delle stesse per la loro piena realizzazione – costituisce però la vera criticità da affrontare.

ANCONA (P.O.T. 2012-2014)

(Aggiornato con il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Dopo decenni di crescita – convulsa e, talvolta, inattesa – il porto di Ancona ha subito una battuta di arresto. Per questo si è valutato indispensabile riproporre anche per il triennio 2014-2016 le “misure anticrisi” già adottate negli anni precedenti per attenuare le difficoltà economiche delle imprese portuali, ancorché tali misure determinino una riduzione delle entrate proprie dell’Autorità Portuale.

In particolare, la migliore risposta continua ad essere la prosecuzione delle opere infrastrutturali in attuazione del Piano Regolatore Portuale, allo scopo di assicurare una migliore accessibilità da mare e da terra degli impianti portuali. Questa consentirà allo scalo di adeguarsi in tempi non particolarmente lunghi alle dinamiche dei traffici marittimi, nonché di venire incontro alle istanze di apertura del porto storico alla città di Ancona, pur nei limiti necessari ad assicurare la piena efficienza e sicurezza delle operazioni portuali.

Il trasporto ferroviario costituisce la sfida più ambiziosa per la politica europea dei trasporti, avendo come obiettivo di garantire i cambiamenti strutturali che consentano al trasporto ferroviario di competere efficacemente e di trasportare una porzione più significativa di merci (ma anche di passeggeri) sulle medie e lunghe distanze.

Infatti la trasformazione dello Scalo Marotti, la piena operatività dell’interporto e l’intervento di risagomatura della galleria ferroviaria di Cattolica pongono le condizioni per l’avvio di servizi logistici intermodali, a cui si deve accompagnare un supporto normativo regionale per controbilanciare la politica trasportistica nazionale, fortemente sbilanciata verso l’autotrasporto. Ciò consentirà al porto di Ancona di rafforzare ulteriormente la disponibilità di strutture per il sostegno dei traffici intermodali, con una dotazione tecnica ed una facilità di accesso alla rete ferroviaria nazionale molto competitiva rispetto agli altri porti adriatici.

Inoltre, il porto di Ancona, e la linea ferroviaria tra Ancona e Bologna, altro nodo della rete centrale europea, sono stati inseriti nella proposta del *core network* formulata dalla Commissione, ora all’esame degli Stati membri e del Parlamento europeo. Il riconoscimento del ruolo svolto dal porto di Ancona nel contesto della rete infrastrutturale europea è stato confermato dall’estensione del Corridoio Helsinki-Vallet-

ta sino allo scalo dorico. L'estensione delle Autostrade del Mare ai collegamenti con i Paesi non membri dell'Unione potrebbe consentire di valorizzare ulteriormente lo scalo dorico ed i porti Mediterranei.

Accanto alla pianificazione delle nuove infrastrutture, va evidenziato che le scelte compiute negli anni passati dall'Autorità Portuale consentono oggi di disporre di un notevole potenziale infrastrutturale per i traffici commerciali del porto.

La conclusione degli interventi di recupero dell'area Tubimare e il completamento del nuovo raccordo ferroviario tra il porto e la stazione centrale di Ancona hanno infatti rispettivamente reso disponibili nuovi spazi per attività commerciali legate ai traffici portuali e migliorato l'accessibilità ferroviaria ai terminal portuali.

Con l'avvio dei negoziati per l'acquisizione delle aree del sito industriale Bunge costituiscono ulteriori investimenti a sostegno della competitività infrastrutturale del porto. La disponibilità di ulteriori spazi immediatamente a ridosso delle banchine del porto consentirà, infatti, di completare l'offerta di spazi altamente accessibili sia sul lato terrestre che sul lato marittimo per l'ulteriore sviluppo del porto anconetano.

In ultimo, le infrastrutture telematiche sono sempre più un fattore competitivo per un porto, infatti l'accessibilità marittima e terrestre alle banchine deve essere accompagnata da sistemi informatici per velocizzare i flussi autorizzativi e documentali. L'Autorità Portuale ha avviato la strutturazione di un *port community system* per velocizzare i processi autorizzativi e efficientare l'interazione dei soggetti coinvolti nell'arrivo-partenza nave, e nel carico-scarico delle merci.

L'obiettivo del sistema è favorire l'interazione dei diversi soggetti della comunità portuale, semplificando i procedimenti autorizzativi e consentendo una costante tracciabilità dei documenti, ottemperando in modo efficiente ai dettami del cosiddetto Emendamento Sicurezza.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Le azioni prioritarie per il rafforzamento della competitività del porto di Ancona negli anni a venire, sono di seguito elencate, con specifici ambiti d'intervento e con i relativi finanziamenti per anno:

- **Cantieristica e riparazioni:** Completamento e funzionalizzazione delle banchine rettilinee e dei piazzali retrostanti per 39,9 mln di Euro (2014); demolizione parziale di circa 80 mt dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali per un totale di 2 mln di Euro (2014); prolungamento molo XXIX settembre per adeguamento della banchina 15 a navi crociera per 2 mln di Euro (2015); il com-

pletamento dell'estremità nord-est diga di sottofondo, 100 mt, per 18 mln di Euro (2015); completamento diga peranea di sottofondo, banchina laterale e piazzali per 47 mln di Euro (2016); realizzazione di 430 mt della diga peranea di sottofondo per 24,9 mln di Euro (2016); completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti per 27,5 mln di Euro (2016);

- **Opere di efficientamento portuale:** Escavo per adeguamento dei fondali anti-stanti al primo tratto della nuova banchina rettilinea per 12 mln di Euro (2015); funzionalizzazione parziale primo tratto nuova banchina rettilinea (impianto idrico ed alimentazione elettrica gru) per 1,75 mln di Euro (2016);
- **Interventi ferroviari e stradali:** Realizzazione di un terminal combinato presso l'area R.F.I. ex scalo Marotti per 3,8 mln di Euro (2014);
- **Manutenzione:** Manutenzione dei fondali per un importo di 2,42 mln di Euro (2014); lavori di straordinaria manutenzione della sovrastruttura stradale relativa ai piazzali retrostanti le banchine del Nuovo Molo Sud per 2,4 mln di Euro (2015).

Nei Grafici 16 e 17 vediamo come sono articolate le risorse finanziarie per il triennio di riferimento.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

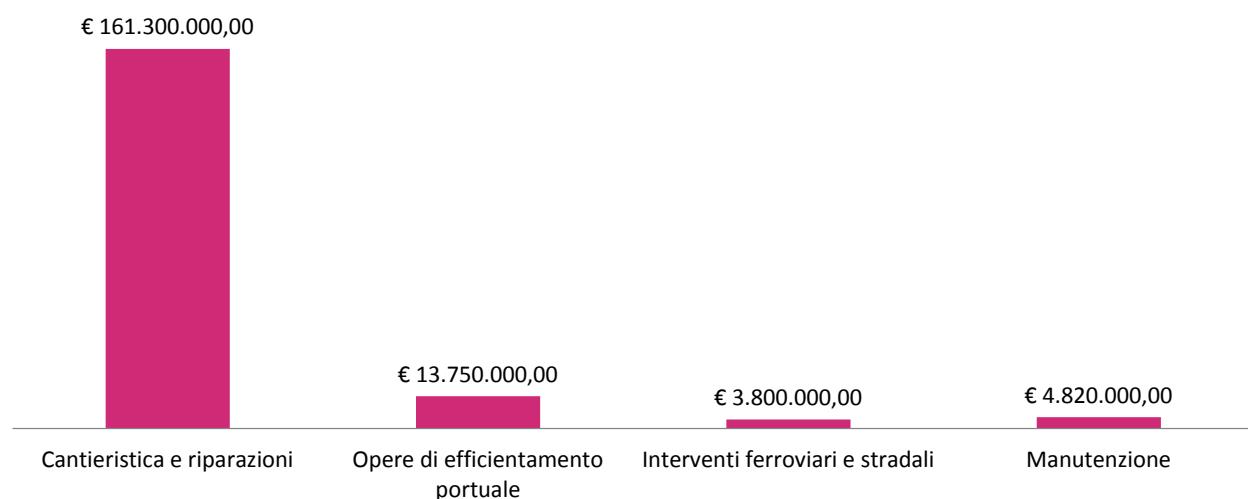


Grafico 16 - Fonte: POT Ancona

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

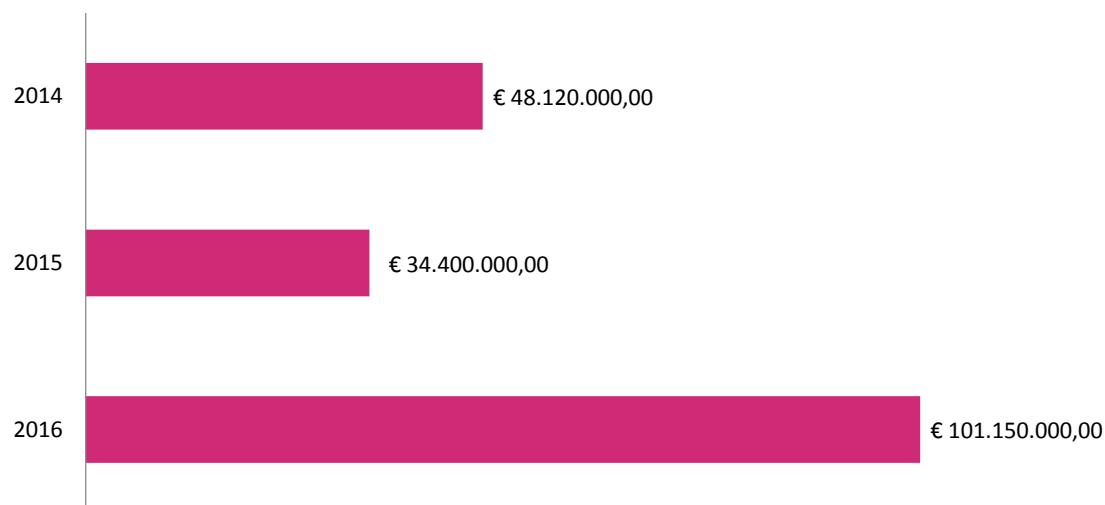


Grafico 17 - Fonte: POT Ancona

Conclusioni

La scelta di realizzare le opere per ordine di priorità fa sì che l'Autorità Portuale riesca ad attenuare le difficoltà economiche e gestire i processi di cambiamento e pur essendoci particolare farraginosità nei processi autorizzativi, che spesso è causa principale dei ritardi nella realizzazione delle opere stesse, le risorse complessive stanziate per i principali interventi infrastrutturali ammontano a circa 184 mln di Euro.

TARANTO (P.O.T. 2012-2014)

(Revisione 2013)

Linee strategiche e obiettivi

Il POT è stato strutturato inquadrando il contesto geo-economico (internazionale, nazionale, mediterraneo e regionale) e lo scenario di riferimento dei traffici marittimi nel quale il porto di Taranto è chiamato ad operare.

Il macro-obiettivo su cui esso si concentra e che sottende a tutte le strategie di sviluppo dello scalo è quello di fare di Taranto un porto di terza generazione ossia una infrastruttura che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci e che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica.

Per il raggiungimento, nel minor tempo possibile, dell'obiettivo bisogna:

- accelerare le procedure connesse ai progetti da cantierizzare e/o in corso d'opera;
- avviare nuovi progetti infrastrutturali;
- riqualificare il water front e avviare un processo di riqualificazione ambientale avviare un processo che consenta il ricorso a fonti di energie rinnovabili in tutto il porto e nelle aree retro portuali;
- collaborare con le istituzioni interessate per la riqualificazione della retroportualità;
- implementare la promozione dello scalo ionico e del sistema logistico portuale nel contesto internazionale/nazionale e territoriale;
- ottimizzare la gestione dello scalo mediante una regolamentazione dei servizi che li possa rendere efficienti e allo stesso tempo conferire maggiore competitività al porto;
- collaborare con le altre Amministrazioni dello Stato nell'ottica di un costante snellimento/semplicificazione dei servizi resi e delle procedure amministrative.

Le attività messe in atto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Commissario hanno consentito la sottoscrizione dell'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto ed il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale che prevede l'esecuzione degli interventi prioritari connessi

alla riqualificazione del Terminal Contenitori con l'impiego di risorse finanziarie pari a circa 190 milioni di euro di cui circa 100 milioni derivanti dall'avanzo di amministrazione dell'Autorità Portuale. Le Pubbliche Amministrazioni (Regione, Ministeri, Comune e Provincia di Taranto) si sono impegnate, ciascuno per quanto di competenza, ad assicurare i fondi per integrare quelli messi a disposizione dell'Autorità Portuale.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Le opere più rilevanti posso essere divise nelle seguenti macro-categorie:

- **Cantieristica e riparazioni:** È prevista la realizzazione di una nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente per un importo di 14 mln di Euro dati da MIT- PON;
- **Opere di efficientamento portuale:** Riqualificazione del molo polisettoriale e ammodernamento della banchina di ormeggio per 75 mln di Euro (di cui 35 mln provenienti dalla regione Puglia e 40 mln da fondi propri); interventi per il dragaggio di sedimenti in area Molo Polisettoriale e realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto per 83 mln di Euro complessivi (di cui 7,7 mln dal MATTM, 17,2 mln dalla regione Puglia e 68,2 mln da fondi propri). Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale che di portualità, mediante il raggiungimento della profondità di – 16,5 mt che consente l'attracco di porta container fino a 14.000 TEUs rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUs. Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale per 15 mln esclusivamente con fondi propri.

Nel Grafico 18 vediamo come sono suddivise le risorse per macro-categorie di intervento, mentre non è stato possibile ottenere maggiori dettagli riguardo la suddivisione delle stesse su base annua.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

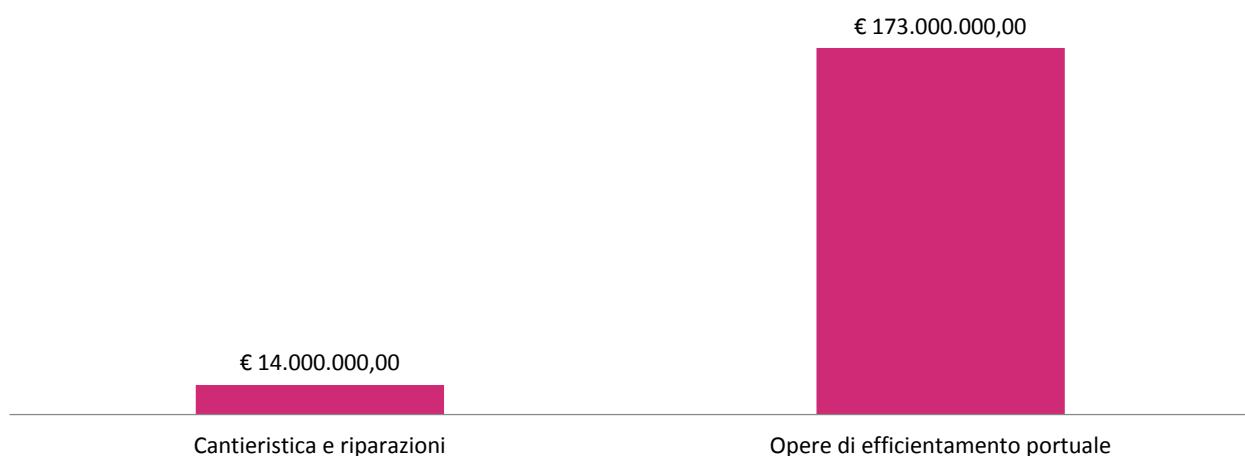


Grafico 18 - Fonte: POT Taranto

Conclusioni

Per poter conseguire il macro-objettivo che consiste nel fare di Taranto un porto di terza generazione sono necessari risorse finanziarie pari a circa 190 mln di Euro.

Gli interventi programmati, i quali sono per lo più opere di efficientamento portuale, consentiranno di trasformare Taranto in un porto in grado offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica oltre che operazioni di imbarco e di sbarco.

Resoconto Dorsale Adriatica

Nel Grafico 19 è possibile vedere nel dettaglio come verranno distribuite nel prossimo futuro le risorse finanziarie delle Autorità Portuali di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancora e Taranto.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

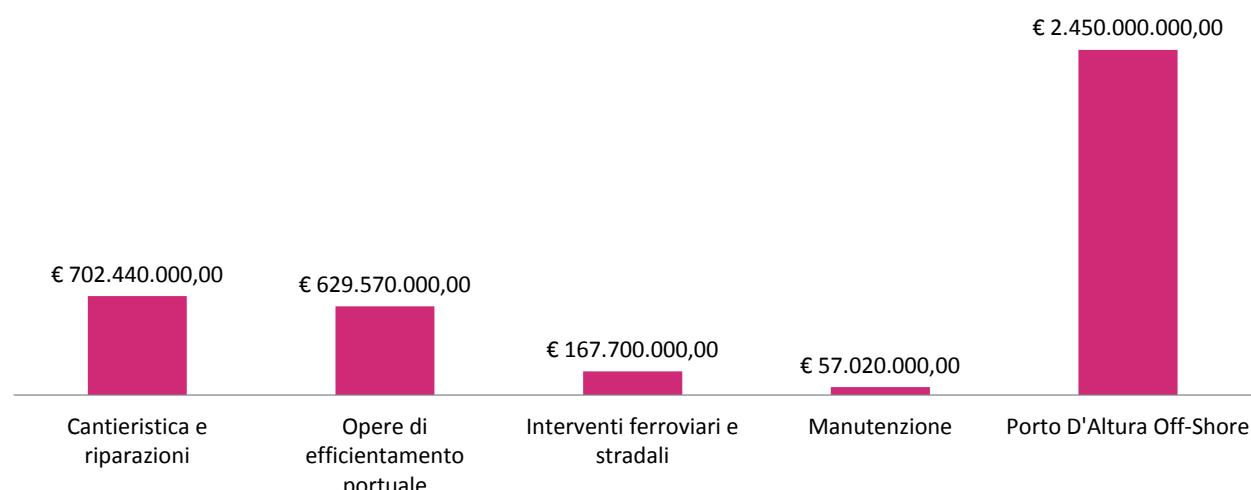


Grafico 19 - Fonte: Elaborazioni degli Autori su dati Piani Operativi Triennali

ANALISI DEI POT - AREA INSULARE

L'Area insulare analizzata comprende Messina, Palermo, ed Olbia. Il totale delle merci trasportate, per questi tre porti, rappresenta il 4% sul totale del trasporto merci italiane, mentre per quanto riguarda il trasporto passeggeri, molto attivo nelle aree insulari, la percentuale è del 15,56%. Queste percentuali sono state elaborate su dati forniti da Assoporti relativi al 2013.

MESSINA (P.O.T. 2013-2015)

Linee strategiche e obiettivi

Il piano operativo triennale 2013-2015 redatto dall'autorità portuale di Messina si raccorda con il precedente e comprende sia gli interventi avviati e non ancora conclusi che quelli giunti solo alla fase di programmazione. È stata operata un'ottimizzazione delle risorse e degli interventi minori, oltre ad un aggiornamento degli interventi di manutenzione e di completamento. Inoltre sono stati inseriti interventi di completamento di opere esistenti, allo scopo di migliorare i servizi offerti.

L'Autorità Portuale di Messina estende la propria competenza territoriale ai Porti di Messina (dal torrente Portalegni al torrente Annunziata e dalla foce del torrente Larderia alla foce della fiumara Guidara) e di Milazzo (dal torrente Muto al molo L. Marullo). Le aree circoscrizionali dell'Autorità Portuale sono vaste e dislocate sul territorio con discontinuità, infatti constano di due distinte parti ubicate interamente nel territorio comunale di Messina, ed un'altra che va dalla radice del Molo Marullo, fino alla foce del torrente Muto, attraversando ben tre Comuni distinti, cioè nell'ordine Milazzo, S. Filippo del Mela e Pace del Mela.

La programmazione delle opere descritte in tale POT riguarda sia aspetti di specifica operatività portuale, che questioni connesse al corretto equilibrio ambientale ed urbano dei contesti fronte mare ancorché non direttamente interessati da attività portuali in senso stretto.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Le principali azioni programmate nel POT verranno di seguito elencate secondo specifici ambiti di intervento con relativa articolazione delle risorse finanziarie, ponendo attenzione alla loro provenienza ed alla ripartizione nei tre anni.

- **Cantieristica e Riparazioni:** Per il porto di Messina sono previsti lavori di realizzazione di un terminal logistico sul molo Norimberga che consistono nel completamento della pavimentazione delle calate e nel completamento delle infrastrutture a terra e a mare. L'importo ammonta a 5,8 mln di euro di cui 1,37 mln da sostenere nel 2013 per la pavimentazione, la cui copertura finanziaria è garantita da appositi fondi statali (L.413/989). I restanti 4,43 mln (1,26 mln nel 2014 e 3,17

mln nel 2015), saranno utilizzati per il completamento delle infrastrutture a terra e a mare. La copertura finanziaria relativa a tale intervento è da reperire. Per 8,13 mln di Euro da sostenere nel 2015 è annunciata la rettifica della banchina I settembre. A tali interventi si aggiungono lavori di consolidamento di parte dei piazzali della banchina Rizzo del porto di Messina il cui importo ammonta 400 mila Euro per il 2014.

Per il porto di Milazzo sono programmati lavori di completamento delle banchine e pontili interni al bacino portuale per 14,34 mln di Euro così distribuiti nel triennio: 4 mln nel 2013, 6 mln nel 2014 e 4,34 mln nel 2015. La copertura finanziaria è garantita dal cofinanziamento della Regione Sicilia e dai fondi dell'Amministrazione. Sono attesi lavori di completamento delle opere d'accosto per 3,49 mln di Euro con 3 mln nel 2014 e 490 mila Euro nel 2015, la copertura finanziaria è ancora da reperire. Sono stati inoltre stanziati 2,5 mln di Euro cui 1,5 mln nel 2013 e 1 mln nel 2014 per l'allargamento del tratto terminale del Molo Marullo. A ciò si aggiunge l'allargamento del pontile Eolie e il successivo spostamento del Terminale Passeggeri. Il costo ammonta a 1,5 mln di Euro da utilizzare nel 2015 erogati da fondi dell'Ente.

Per il Comune di Pace del Mela è programmata la costruzione di un pontile in località Giammoro dotato di una piattaforma di carico merci capace di ormeggiare due navi da carico di grandi dimensioni, è previsto alla piattaforma l'accesso stradale e ferroviario. La funzione principale di tale intervento è quella di concentrare le movimentazioni portuali dei prodotti siderurgici nei pressi delle acciaierie con sede a Giammoro così da alleggerire il traffico commerciale nei Porti di Messina e Milazzo. L'importo per realizzare tale opera è 25 mln di cui 14 mln nel 2013, 10 mln per il 2014 e 1 mln 2015;

- **Opere di efficientamento portuale:** Nel Porto di Messina sono attesi lavori di riorganizzazione nell'ambito crocieristico dettati dalla necessità di adeguare il terminal crocieristico del porto alle nuove e crescenti esigenze del relativo traffico. L'opera potrà riguardare sia interventi sulle strutture della stazione marittima che interventi sulle aree aperte utilizzate dai pullman. L'importo ammonta a 1,5 mln di Euro distribuiti come segue: 700 mila Euro il 2013 ed 800 mila Euro per il 2014. La copertura finanziaria è garantita da fondi propri dell'Ente;
- **Interventi ferroviari e stradali:** Per il porto di Messina rientrano lavori di realizzazione della strada di collegamento fra l'Asse Viario-Uscita Piazza Marconi e l'ambito portuale per 3 mln di Euro da spendere interamente nel 2015, tale intervento è da realizzare in cofinanziamento con il comune di Milazzo;
- **Opere di interesse comune:** Nel Comune di Messina sono annunciati lavori di

riqualificazione urbana del lungomare frontistante la rada portuale S. Francesco di Paola per 1 mln di Euro, di cui 300 mila nel 2013 e 700 mila nel 2014;

- **Manutenzione:** Per il porto di Messina sono previsti lavori di manutenzione della via S. Ranieri e relativi impianti per 2,9 mln di Euro, di cui 1 mln nel 2013 e 1,9 mln nel 2014. La copertura finanziaria è garantita da stanziamenti di bilancio. Nel Porto di Milazzo è programmato il dragaggio dei fondali del porto per 5,95 mln di Euro da versare nel 2013, la copertura finanziaria è garantita da appositi finanziamenti statali.

Nel Comune di Pace del Mela sono attesi lavori di adeguamento della viabilità di accesso esistente al pontile ASI, il costo ammonta a 1,5 mln di Euro per il 2015. Per il Comune di Milazzo sono programmati lavori di manutenzione straordinaria della Piazzetta Silvanetta e di Via Tonnara per 300 mila Euro (150 mila per il 2013 e 150 mila per il 2014).

Nei Grafici 20 e 21 vediamo come sono suddivise le risorse dall'Autorità Portuale messinese in base a macro-categoria di intervento e su base annua.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

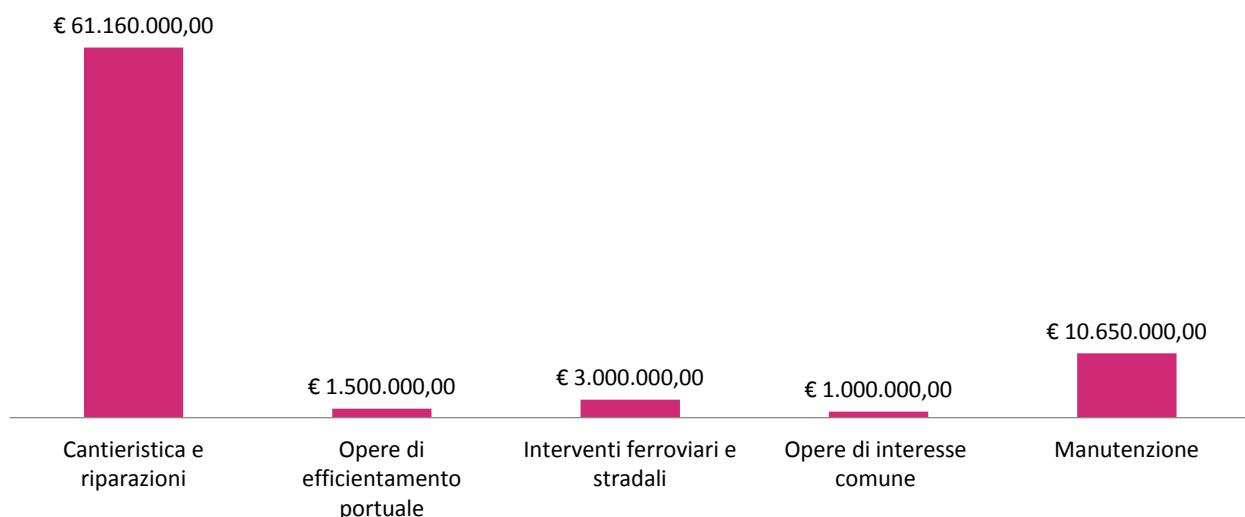


Grafico 20 - Fonte: POT Messina

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

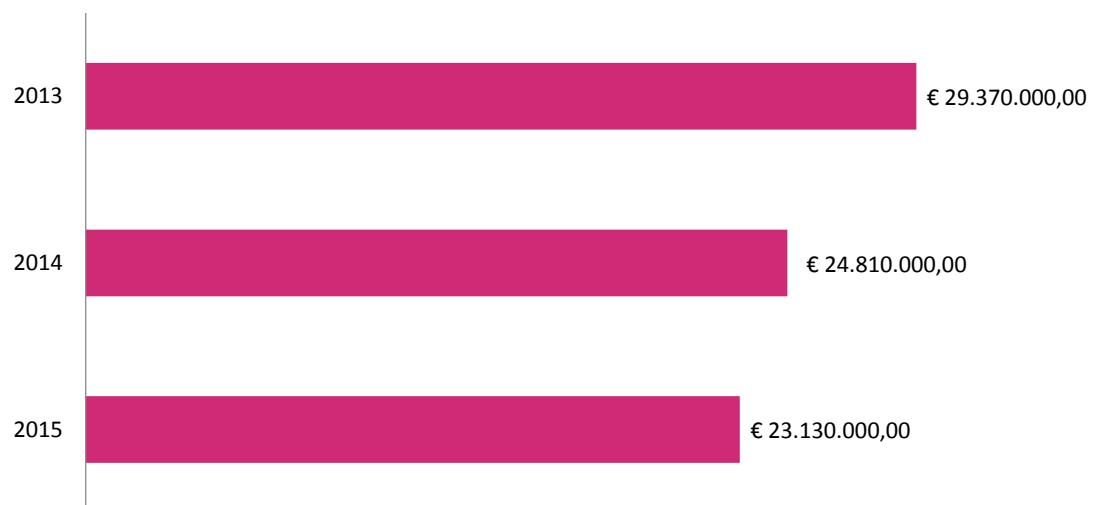


Grafico 21 - Fonte: POT Messina

Conclusioni

Messina è il primo porto siciliano per numero di navi, la sua politica è volta a incrementare il traffico crocieristico, passeggeri e la movimentazione dei prodotti siderurgici. Per la realizzazione delle sopracitate opere sono necessarie risorse pari a 77,31 mln di Euro.

PALERMO (P.O.T. 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Gli obiettivi generali del POT di Palermo consistono nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso ed una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni programmate guardano ad un'apertura del porto alla città, avendo sempre presenti, tuttavia, le esigenze di funzionalità portuale e le rigide norme previste dalla security dei porti.

Le principali strategie adottate riguardano:

- il potenziamento del porto commerciale;
- soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità;
- il potenziamento ed il miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto;
- il mantenimento delle attività industriali ed il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate;
- il rilancio della cantieristica navale che conserva una rilevanza economica;
- la creazione di un'area di interfaccia con attività ad uso misto porto-città;
- attività legate alla tutela dell'ambiente, sia attraverso interventi di bonifica sia attraverso lo studio e la realizzazione dei progetti di elettrificazione delle banchine al fine di ridurre l'emissione di gas di scarico in atmosfera.

Bisogna inoltre aggiungere che la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo è stata estesa al porto di Termini Imerese e pertanto saranno descritti anche gli interventi programmati nel triennio 2014-2016 per tale porto.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Di seguito verranno mostrati i principali interventi programmati per i quali è possibile conoscerne l'articolazione finanziaria.

- **Cantieristica e riparazioni:** Per il porto di Palermo sono programmati lavori di restyling e di rifunzionalizzazione della Stazione Marittima che riguarderà sia l'aspetto architettonico sia quello distributivo e funzionale. Vi sarà una riconfi-

gurazione degli spazi interni mantenendone invariato l'aspetto esteriore. Sono stati programmati interventi che prevedono un collegamento pedonale tra la Stazione Marittima ed il varco E. Amari e l'adiacente parcheggio, l'installazione di nuove passerelle mobili per l'imbarco e sbarco dei passeggeri e l'eventuale adeguamento dei nuovi accessi alla Stazione. L'intervento prevede un impegno complessivo di 28,5 mln di Euro. È programmato inoltre il completamento dei lavori di avanzamento delle banchine antistanti il bacino di carenaggio per cassa di colmata, ciò consentirà la formazione di un'area a terra di circa 7.600 mq che, annessa alle banchine esistenti, permetterà la creazione di un ampio piazzale operativo di forma regolare. Tale operazione consentirà la contemporanea creazione di uno spazio delimitato utilizzabile come "vasca di colmata" per accogliere parte dei materiali di dragaggio proveniente dall'escavazione dei fondali. L'importo complessivo dell'opera ammonta ad 8,43 mln di Euro. Inoltre si prefigge il recupero e la rifunzionalizzazione del complesso demaniale denominato "Ex Tirrenia" sito al Porto di Palermo, al fine di conferire allo stesso una destinazione a servizio delle attività commerciali del porto. Per tale intervento sono necessari circa 10 mln di Euro. Si prevede poi, il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 ton nell'area del cantiere navale, che consentirà di razionalizzare la dislocazione delle attività cantieristiche, concentrando l'ubicazione dei bacini in una medesima zona ed anche di incrementare la capacità produttiva del cantiere. Per detto intervento si ipotizza un finanziamento necessario di 85 mln di Euro che dovranno essere oggetto di un cofinanziamento Stato-Regione.

Nel porto di Termini Imerese sono invece programmati lavori di ripristino statico dei piazzali del porto commerciale e rifacimento degli arredi, il progetto, dall'importo di 21,6 mln di Euro, è finanziato con i fondi Cipe del 6/11/09; lavori di prolungamento del molo foraneo, ripristino funzionale delle banchine e la costruzione del nuovo molo martello per un totale di 30 mln di Euro finanziati dalla Regione Sicilia e dall'Assessorato alle Attività Produttive. In aggiunta sono attesi lavori di completamento del molo sottofondo del Porto di Termini Imerese. Il disegno progettuale prevede la realizzazione di un piazzale commerciale e la rettifica della banchina turistica per un costo pari a 29 mln di Euro erogato dalla Regione Sicilia e Assessorato alle Attività Produttive;

- **Opere di efficientamento portuale:** Relativamente al bacino da 150.000 ton nell'area del cantiere navale sono stati appaltati i lavori relativi al "Progetto definitivo per i lavori di consolidamento e messa in sicurezza statica preliminare allo svuotamento della vasca bacino e successive indagini e verifiche propedeutiche al progetto generale di completamento" dell'importo complessivo di 26,28 mln di Euro. I lavori prevedono la rimozione dei sedimenti che si riscontrano nel fon-

- do del bacino; consolidamento della struttura del bacino; analisi ed indagini sulle strutture;
- **Interventi ferroviari e stradali:** Sono annunciati nel porto di Palermo lavori per il collegamento viario porto-autostade che consiste nella realizzazione di un collegamento stradale tra porto/circonvallazione/autostrada/porto in un unicum programmatico di due realtà portuali (Palermo e Termini Imerese). Il costo stimato per l'opera è di circa 500 mln di Euro.

Non è stato possibile analizzare l'articolazione delle risorse su base annua, ma nel Grafico 22 si può vedere nel dettaglio come esse sono state ripartite in base a macro-categorie di intervento.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria



Grafico 22 - Fonte: POT Palermo

Conclusioni

Palermo mira a diventare la Porta della Regione Sicilia, ma per realizzare tutte le opere programmate sono necessari circa 739 mln di Euro. Tuttavia tali fondi non sono completamente disponibili, infatti, uno degli obiettivi principali dell'Autorità Portuale è incrementare la disponibilità delle risorse finanziarie.

OLBIA (P.O.T. 2014-2016)

Linee strategiche e obiettivi

Per la programmazione delle opere portuali nel triennio 2014-2016 ha giocato un ruolo fondamentale l'incremento, negli ultimi anni, del traffico crocieristico nel porto di Olbia. A tal proposito, gli obiettivi che l'Ente si propone di raggiungere riguardano lo sviluppo dell'intero sistema portuale e delle sue aree, il cui fine è quello di contribuire alla crescita economica e sociale del porto in sinergia con la città, sulla base degli studi e delle indicazioni del Piano Regolatore Portuale in fase di approvazione.

Sono da considerarsi importanti, per raggiungere tali obiettivi gli interventi mirati alla manutenzione dei fondali, dei moli, dei piazzali e delle aree portuali degradate, ma anche quelli mirati alla crescita e allo sviluppo delle connessioni fra Città e Porto.

Quanto sopra sarà finalizzato a completare quel processo iniziato con l'avvento del crocierismo e necessariamente esteso ad una riqualificazione dell'intero waterfront cittadino, con l'apporto di benefici di tipo economico-sociale, ma anche ricreativo e di svago. In virtù di quanto premesso, è intenzione dell'Autorità Portuale raggiungere tutti gli obiettivi per la realizzazione delle opere e degli interventi sottodescritti, previsti e già finanziati nei precedenti programmi triennali, in attesa di realizzazione o appalto nel triennio 2014-2016.

Opere portuali e articolazione delle risorse finanziarie

Le opere previste, già finanziate nei precedenti programmi triennali, in attesa di realizzazione/appalto ed in linea con gli obiettivi per lo sviluppo dell'intero sistema portuale che l'Ente si è imposto di raggiungere, possono essere divise nelle seguenti macro-categorie:

- **Cantieristica e riparazioni:** Sono previsti importanti lavori relativi a Porto Torres, tra cui il prolungamento dell'Antemurale di Ponente e il taglio della banchina Alti Fondali, per un importo complessivo di 34 mln di Euro (2014). Inoltre, nel 2014, è previsto l'utilizzo di 3,5 mln di Euro per il secondo lotto della Darsena Servizi. Tale realizzazione consentirà il trasferimento del naviglio da pesca così da poter destinare, in maniera definitiva, la darsena di Levante, ora occupata da pesche-

recci, alla nautica da diporto. Per Olbia sono si prevede la realizzazione di un banchinamento e di due denti di attacco lungo il lato nord del terminale dell'isola Bianca per circa 140 mila Euro (2014), mentre sono stati stanziati 300 mila Euro per il prolungamento del pontile est di Golfo Aranci (2014);

- **Opere di efficientamento portuale:** I rilevanti volumi di traffico che hanno interessato il “Pontile Isola Bianca” di Olbia, in particolar modo nel periodo estivo, unitamente alla necessaria certezza della disponibilità di accosti e del rispetto degli orari richiesti dalle compagnie di navigazione, hanno reso assolutamente necessario un’importante intervento di revisione di tutta la viabilità relativa alla suddetta area portuale. In particolar modo è fondamentale prevedere una maggiore armonizzazione tra le direttive di traffico da e per il porto e le esigenze di controllo introdotte con la normativa di security portuale. A tal fine, è già stato redatto il progetto esecutivo atto a ridisegnare l’utilizzo degli spazi antistanti all’area ad accesso ristretto e la viabilità, ed in particolare l’analisi di una nuova rimodulazione e ampliamento delle corsie d’ingresso e d’uscita dalla sopraccitata area portuale, nonché la sistemazione dei sottoservizi ed un sistema di indirizzamento del traffico verso i varchi di sicurezza, organizzato in modo tale da limitare al massimo i colli di bottiglia ed al contempo in grado di informare opportunamente i passeggeri in arrivo ed in partenza indirizzandoli verso le corrette direttive d’uscita dal porto o verso le corrette aree di preimbarco e varchi di sicurezza. Importo: circa 220 mila Euro (2014). Sono stati stanziati di 5,76 mln di Euro per il 2015 per lavori di escavo per quanto riguarda gli attracchi relativi al porto di Olbia a quota -10 mt s.l.m. e la canaletta di accesso a quota -10,5 mt s.l.m., per garantire la piena operatività dei nuovi attracchi;
- **Manutenzione:** I lavori di manutenzione straordinaria del molo Vecchio e aree limitrofe prevedono principalmente l’eliminazione delle sgrottature dei moli e la sistemazione dei piazzali 4-5-6-7 del porto Isola Bianca. Con l’intervento l’Ente si propone di sistemare i piazzali attraverso il ripristino della pavimentazione stradale, attualmente disconnessa, anni addietro occupata dalla vecchia Stazione Ferroviaria. L’importo previsto è di 400 mila Euro (2014).

Nei Grafici 23 e 24 è possibile vedere nel dettaglio come vengono ripartite le risorse stanziate sia in base a macro-categorie di intervento che su base annua.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria



Grafico 23 - Fonte: POT Olbia

Distribuzione annuale delle risorse finanziarie

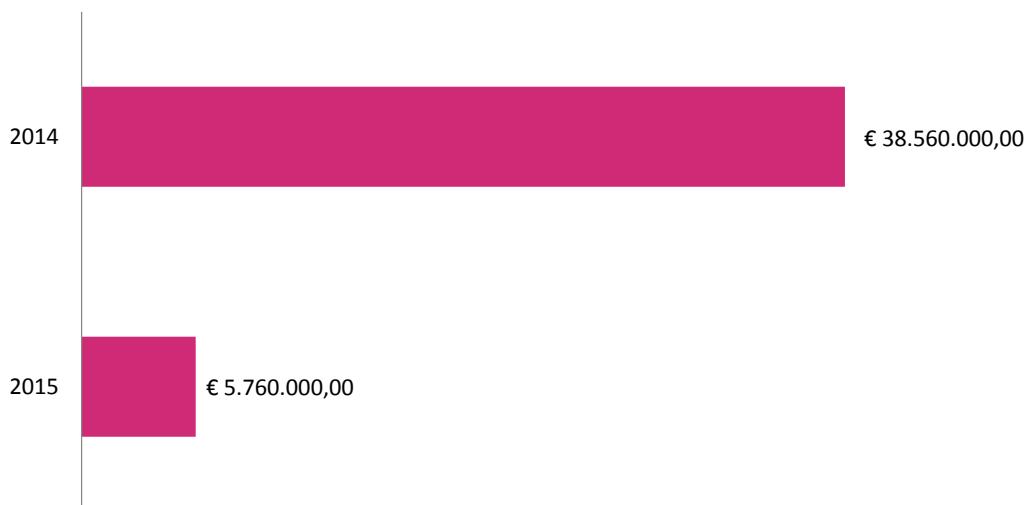


Grafico 24 - Fonte: POT Olbia

Conclusioni

I lavori previsti da questa Autorità Portuale richiedono un'importante organizzazione amministrativa. L'Ente è fortemente motivato nel raggiungimento dei suoi obiettivi, uno dei più importanti è lo sviluppo della connessione porto–città.

Di particolare importanza è il porto di Porto Torres, costituito, com'è noto, dal Porto Civico e dal Porto Industriale. Esso detiene una valenza strategica per l'Autorità Portuale, che ha pianificato, e sta tuttora realizzando, numerosi interventi infrastrutturali per consentirgli di crescere come hub nel Mediterraneo.

Resoconto Area Insulare

Nel Grafico 25 è possibile vedere nel dettaglio come verranno distribuite nel prossimo futuro le risorse finanziarie delle Autorità Portuali di Messina, Palermo e Olbia. L'importo totale stanziato da questi tre Enti è pari a 860,44 mln di Euro.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

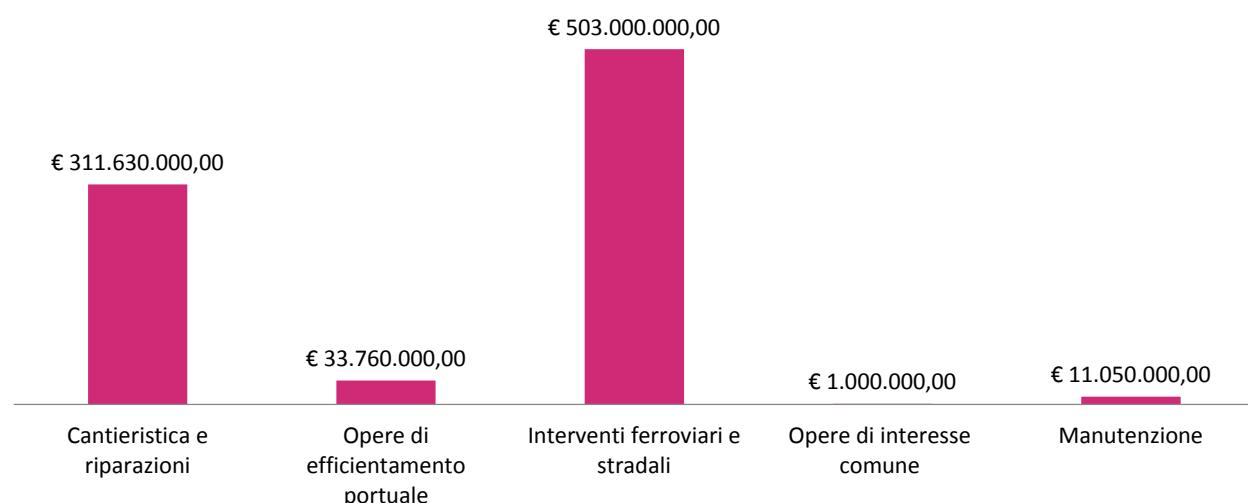


Grafico 25 - Fonte: Elaborazioni degli Autori su dati Piani Operativi Triennali

Parte Seconda

*Una lettura trasversale della
programmazione portuale*

Riflessioni conclusive sul confronto tra i Piani Operativi Triennali

L'Italia è al centro del Mediterraneo e gode di una posizione geografica invidiabile. Ogni anno circa 600 miliardi di Euro transitano dai nostri porti sottoforma di merci e materie prime. Di questi più o meno 270 miliardi rappresentano il manifatturiero, di cui circa 100 sono puro Made in Italy. Tuttavia non pochi sono i problemi che le nostre Autorità Portuali devono affrontare. Una delle primissime difficoltà è rappresentata dalla scarsa competitività dei nostri porti dovuti sia alla lentezza della burocrazia, che rallenta l'esecuzione dei progetti portuali, sia dall'accessibilità nautica dei porti (fondali troppo bassi per accogliere navi container medio-grandi). Inoltre, da non sottovalutare è la mancanza di collegamenti ferroviari trasversali che causano il blocco dell'intermodalità.

I veri problemi per i porti italiani sono la burocrazia che li sfianca, e la mancanza di autonomia amministrativa che impedisce loro di operare ad una velocità garantita. Ai porti serve coordinamento con l'interno per poter creare un percorso efficiente tra porto, corridoio logistico e interporto. La ricetta giusta è razionalizzare, anche in base ai criteri europei e a un piano nazionale della portualità, dove si collocano gli investimenti.

Significativa è la difficoltà delle navi medio-grandi ad accedere ai nostri porti ed a tal fine nei prossimi anni, alcuni dei porti italiani analizzati hanno programmato interventi di dragaggio ed escavazione.

Altro aspetto critico dei porti italiani è dovuto allo scarso ruolo di coordinamento dell'Autorità Portuale con le altre istituzioni. Infatti, occorre far sì che questa trovi espressione del proprio ruolo di coordinamento degli Enti e delle istituzioni operanti in ambito portuale, avendo quindi gli strumenti per risolvere eventuali criticità: ad oggi i rapporti tra autorità portuale, autorità marittima, autorità doganale, autorità sanitarie, autorità di polizia, etc. rappresentano asset di competitività di ogni singolo scalo. Lo scarso coordinamento degli stessi può portare alla perdita di quote di traffico, nonché ad abbandonare la ricezione di intere categorie merceologiche, vanificando in tal modo gli sforzi di attrazione del traffico.

Uno degli obiettivi posti dalle autorità portuali italiane è potenziare il passaggio da un trasporto unimodale ad un trasporto plurimodale per consentire ai flussi di traffico di espletarsi in modo più efficiente ed efficace. Quanto detto, è un processo di integrazione, da cui scaturiscono effetti moltiplicativi negli investimenti soprattutto per quanto riguarda porti ed interporti, dove in un ottica di Hub and Spoke verrebbero concentrati flussi di merci, mezzi di trasporto e unità di carico standardizzate.

Le compagnie portacontainer mirano a economie di scala raggiungibili solo con navi da 16mila container nei porti del Nord Europa e da 13mila nel Mediterraneo che

pochi porti italiani potranno accoglierle. Nel prossimo futuro ci sarà una selezione fisica sulla base di caratteristiche che per i mega carriers diventeranno indispensabili: profondità dei fondali di almeno 18 metri, lunghezza delle banchine almeno compresa tra i 300 e i 400 metri, disponibilità di bacini di evoluzione in grado di consentire le manovre adeguate e vicinanza del porto con un mercato di produzione e consumo che possa garantire alle navi giganti un flusso di merce concentrabile in un solo punto. Necessari inoltre, sono gli sbocchi infrastrutturali alle spalle del porto ossia autostrade o ferrovie dedicate.

L'analisi dei Piani Operativi Triennali ha permesso di ottenere un quadro delle risorse finanziarie necessarie ad attuare gli interventi infrastrutturali programmati nei trienni analizzati; l'importo complessivo ammonta a circa 6 miliardi di Euro.

In particolare circa il 20% di tale importo è destinato alle opere da realizzare nella Dorsale Tirrenica, il 66% è da attribuirsi agli interventi previsti per la Dorsale Adriatica ed il 14% per l'Area Insulare.

Facendo riferimento alle macro-categorie individuate per la classificazione delle opere individuate in ciascun P.O.T., è possibile notare (Grafico 26) che circa 1,7 mld di Euro sono fissati per interventi di cantieristica e riparazioni; poco più di 830 mln di Euro sono destinati ad opere di efficientamento portuale, poco più di 810 mln per la realizzazione di interventi ferroviari e stradali, 137 mln per opere di interesse comune e circa 120 mln destinati ad interventi di manutenzione. A ciò si aggiunge la categoria “Porto d'Altura Off-Shore” a servizio dell'area portuale e logistica di ri-conversione delle aree industriali di Marghera che realizza insieme con la conca di navigazione in costruzione alla bocca di Malamocco, la struttura permanente per l'accesso al porto di Venezia che richiede un intervento di circa 2,45 mld di Euro.

Distribuzione delle risorse finanziarie per macro-categoria

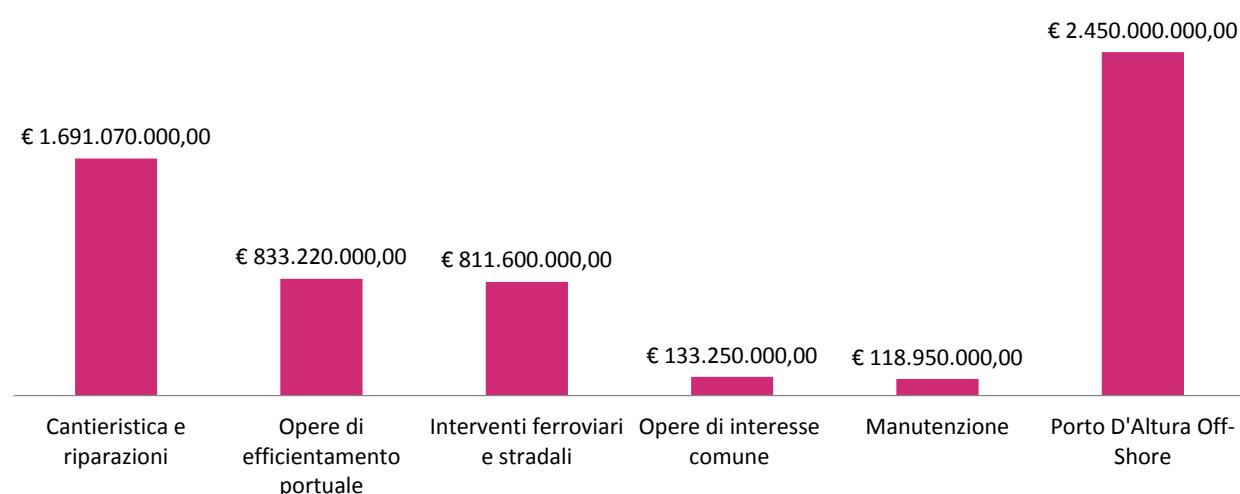


Grafico 26 - Fonte: Elaborazioni degli Autori su dati Piani Operativi Triennali

Volendo andare più nello specifico per vedere quali sono le opere che le Autorità Portuali oggetto della nostra ricerca si sono prefissate di realizzare per consentire sia a loro stesse, che all'Italia in generale, un rilancio nel Mediterraneo, possiamo elencare le seguenti:

- **Savona:** 157,78 mln di Euro, che equivale all'importo complessivo che abbiamo già trattato nel precedente capitolo. Tutto l'ammontare considerato rientra in opere di completamento della Piattaforma Multipurpose di Vado Ligure, la cui realizzazione è prevista per il 2017;
- **Genova:** 227,90 mln di Euro, che comprende la somma degli importi stanziati per le categorie “Cantieristica e Riparazioni”, “Opere di efficientamento portuale” e “Interventi ferroviari e stradali”. Sono tutte opere che rientrano e si affiancano al cosiddetto “Programma per la Logistica” con l'obiettivo di sviluppare sistemi logistici integrati per permettere un significativo rilancio dello scalo genovese;
- **Livorno:** 35 mln di Euro per il collegamento ferroviario porto-interporto;
- **Napoli:** 220 mln di Euro, che fanno parte del cosiddetto Grande Progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli” con l'obiettivo di incentivare lo sviluppo dei collegamenti marittimi dello scalo partenopeo con tutto il Mediterraneo;
- **Trieste:** 27,56 mln di Euro, che rientrano nel grande disegno per la realizzazione della Piattaforma Logistica, opera che andrà a costituire il primo nucleo dell'espansione dello scalo a Nord-Est;
- **Venezia:** 160 mln di Euro per quanto riguarda interventi ferroviari e stradali insieme con i 2,45 miliardi di Euro necessari per la realizzazione del Porto D'Altura Off-Shore;
- **Ravenna:** 183 mln di Euro che fanno parte del progetto “Hub portuale di Ravenna”;
- **Palermo:** 500 mln di Euro per la realizzazione di un collegamento stradale tra porto/circonvallazione/autostrada/porto tra le due realtà portuali di Palermo e Termini Imerese.

Tirando le somme, per realizzare queste opere sopraelencate, le Autorità Portuali interessate necessitano, in totale, di 3.961.240.000,00 €.

È evidente come le diverse Autorità Portuali italiane abbiano intenzione di adeguare le proprie infrastrutture così da poter essere competitive nei traffici da esse offerti, puntando in particolar modo sulla logistica. La logistica è un catalizzatore di risorse pubbliche e private e muove un importante flusso di interessi: porti, aeroporti, ferrovie, interporti, imprese logistiche e quindi attiva economia e occupazione.

Puntare sulla logistica può essere la mossa vincente in quanto è un settore fortemente rivolto all'internazionalizzazione delle imprese, specie in un momento in cui l'export continua a rivestire un ruolo di sostegno all'economia italiana anche in prospettiva (4,3 % la crescita media annua stimata tra il 2013 e il 2016).

maritime
economy