

**IL SISTEMA PORTUALE GENOVA SAVONA**  
**GLI EFFETTI DELL'EVENTO DEL CROLLO DEL PONTE MORANDI**  
**MISURE PREVISTE E PROPOSTE MIGLIORATIVE**

**1. IL SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta la prima realtà italiana in termini di merci movimentate (70 milioni di tonnellate e 4,2 milioni di passeggeri), diversificazione produttiva e valore economico ed è al quinto posto a livello europeo.

Nodo strategico del sistema logistico nazionale al servizio dell'industria manifatturiera e distributiva, concentra il 60% del commercio via mare del nord/centro Italia.

Attraverso il porto di Genova transitano le esportazioni del "Made in Italy": 82% dell'export piemontese, 64% di quello lombardo, 23% di Emilia Romagna e 20% di Veneto e Friuli.

Il ruolo in termini di importazioni può essere quantificato attraverso il gettito IVA generato dai porti italiani, nel cui ambito Genova e Savona concentrano il 30% delle entrate dello Stato (pari a circa 3,1 miliardi di euro/annui).

L'impatto socio economico del porto sul territorio ligure, analizzato da primarie società di studi economici e sociali, vale circa 5 miliardi di euro in termini di valore aggiunto e circa 58.000 posti di lavoro (diretti, indiretti e indotto), valori che si duplicano qualora si considerino gli effetti allargati al mercato nazionale.

Il posizionamento sulle rotte marittime, i servizi offerti e le linee servite (450 porti mondiali collegati con servizi regolari) rendono il Sistema difficilmente sostituibile da parte di altri scali nazionali e mediterranei senza un rilevante aggravio di costi che sarebbero sopportati dall'intera industria italiana, con conseguente perdita di competitività del sistema Paese.

I porti di Genova e Savona si posizionano nel mercato del trasporto marittimo attraverso una forte diversificazione dell'offerta che comprende sia terminal in grado di movimentare le navi contenitori di ultima generazione (18.000 TEU) sia realtà produttive specializzate fortemente radicate nel segmento delle Autostrade del Mare italiane, europee e mediterranee.

Anche sotto il profilo dei flussi passeggeri (4,2 milioni di unità/anno) i porti di Genova e Savona, quali home port delle più grandi compagnie crocieristiche europee (MSC e Costa Crociere), si pongono al secondo posto a livello italiano e al quarto posto a livello

europeo oltre a rappresentare uno dei principali porti di collegamento con le isole e con la sponda meridionale del Mediterraneo occidentale.

Dal punto di vista logistico il solo porto di Genova concentra, in termini di trasporto stradale, 4.000 mezzi pesanti/giorno che effettuano circa 8.000 viaggi sia sulle direttrici nord-sud, sia su quelle di attraversamento orizzontale della città e della regione. I soli autisti autorizzati e monitorati dai sistemi informativi di accesso al porto sono pari a 14.000 unità.

Il trasporto ferroviario raggiunge le principali origini e destinazioni interne attraverso una media di circa 30/32 treni/giorno distribuiti sui seguenti principali nodi strategici: Milano Smistamento, Padova, Dinazzano, Rubiera, Melzo, Rivalta e Vicenza.

## **2. GLI EFFETTI DEL CROLLO DEL PONTE MORANDI**

Gli effetti del crollo del ponte Morandi, oltre ai danni subiti dalla città, sono destinati ad incidere sull'industria portuale e la connessa logistica del nord Italia e sulla capacità ricettiva del territorio dal punto di vista del trasporto e accoglienza dei passeggeri e del turismo (crociere, traghetti e aeroporto).

Nonostante l'avvenuta realizzazione di percorsi alternativi (nuova strada a mare su aree Ilva e porto), il trasporto terrestre soffre oggi di maggiori costi connessi ai seguenti fattori: allungamento dei percorsi, congestione lungo le direttrici e in corrispondenza dei punti di connessione con il sistema urbano, ridotte velocità commerciali e riduzione della produttività dei veicoli con il rischio di non poter fare fronte alla domanda.

Il settore dell'autotrasporto sta predisponendo una valutazione analitica degli effetti sopra individuati, che in questa prima fase sono stati quantificati sulla base di un incremento medio di circa 40 euro a viaggio sull'80% dei viaggi totali, presupponendo una parziale riorganizzazione dei flussi sul nodo di Genova. Si consideri che il riferimento ai 40 euro a viaggio è calcolato sulla base delle attuali norme che regolano gli indennizzi dovuti per gli eventuali ritardi imposti all'autotrasporto nella consegna dei carichi.

Gli effetti dell'evento sul trasporto ferroviario hanno determinato un isolamento del bacino di Sampierdarena, azzerando i traffici su ferro (circa 10 treni/giorno) e generando un conseguente aumento del trasporto su gomma, oltre che negative ripercussioni sull'utenza lato mare che in alcuni casi ha dirottato i carichi su altri scali.

Il recente ripristino delle linee (4 ottobre u.s.), determinante per la riduzione della congestione stradale e degli impatti ambientali, richiede di essere accompagnato da alcune opere strategiche di "ultimo miglio" per la connettività del porto con il mercato:

- il completamento del layout relativo all'ambito di Prà - Voltri a cura di RFI con fine lavori prevista entro la fine del 2019 (opera già in fase di realizzazione);

- la ristrutturazione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento via Galleria Molo Nuovo al Parco Campasso (10 milioni di euro - progettazione e realizzazione a cura di RFI secondo il Protocollo già sottoscritto tra AdSP e MIT);
- la realizzazione dello scalo merci Fuori Muro (25 milioni di euro - progettazione e realizzazione a cura di RFI secondo il Protocollo già sottoscritto tra AdSP e MIT).

Nelle more dell'avvio e del completamento dei sopra citati interventi e in presenza di evidenti problematicità di tipo infrastrutturale, permane l'esigenza di ridurre i crescenti impatti ambientali e di congestione sulla rete stradale, attraverso una incentivazione del traffico ferroviario da/per il porto di Genova, perseguendo peraltro un obiettivo di carattere nazionale.

Autorità di Sistema Portuale si è fatta carico di avviare una prima ricognizione degli effetti dell'evento sull'economia portuale di cui si riportano alcune sintetiche dimensioni:

- dal punto di vista dei diritti marittimi (tassa portuale e di ancoraggio), gettito connesso alla movimentazione delle merci e destinato a finanziare lo sviluppo del porto, le variazioni misurate a fine settembre 2018 (su settembre 2017) evidenziano una riduzione complessiva pari al -20% per un valore assoluto di 815.000 euro. La contrazione riflette in primo luogo i minori volumi di traffico movimentati e in misura più contenuta una riduzione negli approdi delle navi come testimoniato dall'andamento della tassa di ancoraggio (-7%);
- coerentemente con i minori valori registrati nel gettito delle tasse, i traffici containerizzati relativi al mese di agosto hanno registrato una diminuzione del -16,6% sullo stesso periodo del 2017;
- dagli approfondimenti effettuati da AdSP sulle imprese terminaliste, il dato a fine settembre 2018 e le proiezioni di fine anno confermano la tendenza alla riduzione dei traffici che risulta più marcata nelle realtà del bacino di Sampiedarena dove si registrano punte del -25% nel traffico contenitori e -17% nel traffico Autostrade del Mare.

I minori volumi di traffico si sono tradotti anche in un minor impiego del lavoro portuale, le cui chiamate si sono contratte del 10% sia nel mese di agosto, sia nel mese di settembre rispetto agli stessi periodi del 2017.

I dati rilevati trovano ulteriore conferma nelle analisi delle case di spedizione che hanno fornito una proiezione di fine anno caratterizzata da contrazioni medie dell'8% per le importazioni e del 6,5% per le esportazioni.

Il complesso delle indicazioni statistiche e delle previsioni raccolte assumono un ulteriore significato qualora siano poste in relazione ad un primo semestre dell'anno che ha fatto segnare volumi in crescita: +4,7% contenitori e +7,4% rotabili.

### 3. MISURE PREVISTE E PROPOSTE MIGLIORATIVE

Il D.L. approvato prevede importanti misure di sostegno all'economia portuale in particolare:

- art. 6 - (*Ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel porto di Genova*): la disposizione favorisce la realizzazione di interventi innovativi, l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del varco di ingresso di Ponente;
- art. 7 - (*Zona logistica semplificata - Porto e retroporto di Genova e relativo sistema di navettamento*): la disposizione è volta a stimolare la ripresa economica attraverso l'applicazione di procedure doganali semplificate sul territorio portuale e sulle principali aree retroportuali identificate;
- art. 4 (*Sostegno a favore delle imprese danneggiate in conseguenza dell'evento*) e art. 8 (*Istituzione della zona franca urbana per il sostegno alle imprese colpite dall'evento*): le disposizioni prevedono un supporto alle imprese, anche afferenti al cluster portuale, direttamente colpite dagli effetti dell'evento e rientranti nel perimetro individuato dalla norma;
- art. 9 - (*Incremento del gettito IVA nei porti ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale*): la norma conferisce all'Autorità di Sistema specifici contributi da utilizzarsi per far fronte agli effetti negativi prodotti dall'evento sulle attività portuali.

Al fine di poter rendere più efficaci le misure del decreto AdSP propone, anche in esito ai ripetuti confronti con tutte le categorie rientranti nel cluster portuale, alcuni puntuali correttivi:

- art. 2 - (*Disposizioni concernenti il personale degli enti territoriali*): l'emendamento si propone di inserire AdSP tra i soggetti autorizzati dal Commissario Delegato a potenziare la propria struttura interna con unità aggiuntive di personale da dedicare alla gestione delle problematiche logistiche e operative conseguenti all'evento e da assumere con contratti a tempo determinato;
- art. 5 - (*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale, di autotrasporto e viabilità*): l'emendamento si propone di estendere al 2019 la copertura dei maggiori oneri sostenuti dall'autotrasporto, per un valore massimo di 60 milioni di euro. L'obiettivo è quello di compensare i maggiori costi connessi a fattori quali: allungamento dei percorsi, congestione lungo le direttrici e in corrispondenza dei punti di connessione con il sistema urbano, ridotte velocità commerciali e riduzione della produttività dei veicoli. Il calcolo del contributo è basato su una stima dell'onere di congestione riportato nel precedente paragrafo 2;

- art. 7 - (*Zona logistica semplificata - Porto e retroporto di Genova e relativo sistema di navettamento*): la misura, oltre ad integrare l'elenco dei retroporti con Milano Smistamento (principale punto di O/D ferroviaria del sistema portuale), propone, nelle more del completamento dei principali interventi di connessione ferroviaria tra il porto e la rete nazionale e in ragione dell'esigenza di ridurre i crescenti impatti ambientali e di congestione sulla rete stradale, di incentivare maggior traffico ferroviario da/per il porto di Genova, perseguendo peraltro un obiettivo di carattere nazionale ed europeo, come ribadito da ultimo dalla Commissaria europea Violeta Bulc nella visita dell'8 ottobre u.s.;
- art. 9 - (*Incremento del gettito IVA nei porti ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale*): l'integrazione normativa viene proposta al fine di consentire all'AdSP di non defanziare le opere programmate e nel contempo di sostenere l'attività portuale attraverso interventi quali la sospensione temporanea della tassa portuale ed una riduzione dei canoni demaniali. Si tratta di iniziative tese a consentire il mantenimento degli attuali traffici a fronte degli oneri generati dall'evento sul sistema logistico del porto di Genova;
- art. 9-bis - (*Semplificazione delle procedure di intervento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale*): la proposta mira a consentire un approntamento anticipato di infrastrutture utili a far fronte all'emergenza che potrà concludersi solo con la realizzazione del nuovo ponte, infrastrutture già pianificate essenziali per riprendere, su una base di rinnovata efficienza e capacità produttiva, lo sviluppo dei traffici interrotto dall'evento. La norma consentirà altresì la più rapida realizzazione di opere portuali che possano ammodernare e completare le strutture esistenti, nonché la rete logistica interna e di collegamento con il sistema stradale e ferroviario esterno al porto. Inoltre, in una fase di probabili ricadute negative sull'occupazione nell'area metropolitana, l'apertura di nuovi cantieri potrà rappresentare una importante occasione in termini di creazione di posti di lavoro compensativi;
- art. 9-ter - (*Disposizioni in materia di lavoro portuale temporaneo*): la misura di proroga proposta intende assicurare la continuità nella fornitura del lavoro portuale temporaneo nel porto di Genova, in coerenza con il piano di risanamento recentemente presentato dall'attuale fornitore. La situazione di incertezza che grava sulle attività portuali, anche in termini di possibili sviluppi dei traffici, necessita di una conferma dell'attuale fornitore del lavoro che, allo stato, rappresenta comunque un elemento di riferimento per gli operatori. Alla luce della contrazione delle giornate lavorate all'interno dei terminal, si propone inoltre di poter riconoscere, a fronte di un testimoniato calo delle attività rispetto alle previsioni contenute nel piano di risanamento dell'impresa fornitrice, un contributo che possa finanziare giornate

lavorative per attività alternative a quelle di pura movimentazione dei carichi, al fine di sostenere l'occupazione e non gravare sulla finanza dello Stato attraverso le indennità di mancato avviamento;

- art. 9-quater - (*Misure di sostegno alla connettività del sistema aeroportuale*): la misura si propone di fronteggiare l'emergenza attraverso l'accelerazione di progetti già approvati di collegamento intermodale tra l'aeroporto e la città nonché di mantenere i collegamenti aerei penalizzati da possibili contrazioni del bacino di utenza in ragione delle limitazioni di accessibilità all'aeroporto.