REGIONE LIGURIA · REGIONE PIEMONTE · Regione Lombardia

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

PORTS of GENOA

VADO LIGURE ▪ SAVONA ▪ PRA' ▪ GENOVA

LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA DEI PORTS OF GENOA

Paolo Emilio Signorini

Alessandria, 21 Aprile 2022

IL SISTEMA PORTUALE AL SERVIZIO DELL'ECONOMIA ITALIANA

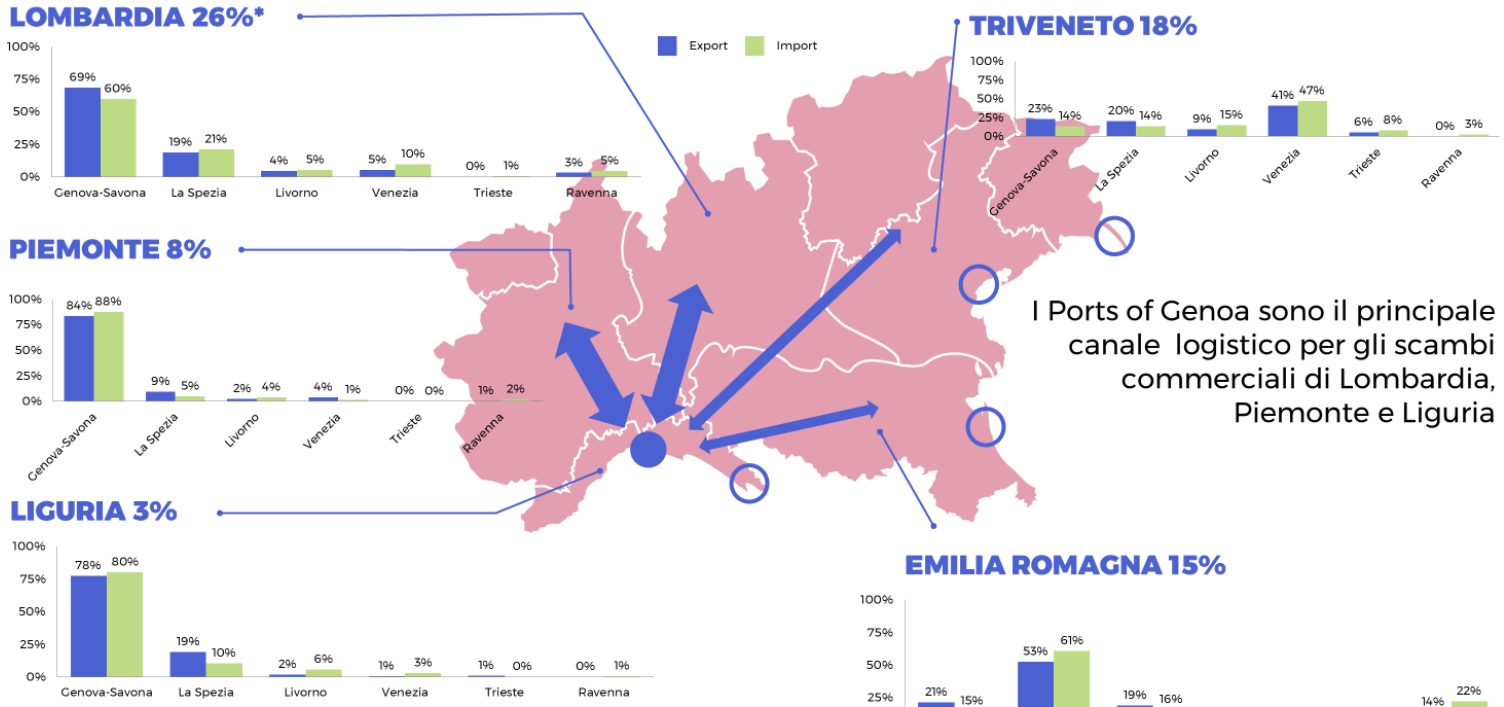
TRAFFICI

- Porto di riferimento per l'80% delle industrie manifatturiere del Nord Italia*
- 33% del traffico *container gateway* nazionale
- 1° porto *container gateway* in Italia
- 6° porto *container gateway* in Europa
- 2° porto per le crociere in Italia (2 milioni di passeggeri pre-covid)

ECONOMIA

- Contributo al PIL italiano: 10 Miliardi €
- IVA riscossa sull'importazione 3,7 Miliardi € (33% del totale nazionale porti)
- Oltre 1.100 concessionari demaniali

IL MERCATO GEOGRAFICO DI RIFERIMENTO



I Ports of Genoa sono il principale canale logistico per gli scambi commerciali di Lombardia, Piemonte e Liguria

*** Peso delle regioni su traffico marittimo Extra-UE Italia**

Peso dei porti del Nord Italia sul totale dell'import/export per regione

Fonte: Agenzia delle Dogane, Tonnellate di traffico containerizzato, 2019

IL TRASPORTO SU FERRO NEGLI ULTIMI 10 ANNI

	2011	2019	2020	2021
TRENI	5.155	7.046	7.916	9.387
TEU	246.400	307.725	320.042	380.328
RAIL RATIO	14,6%	13,4%	14,5%	15,7%

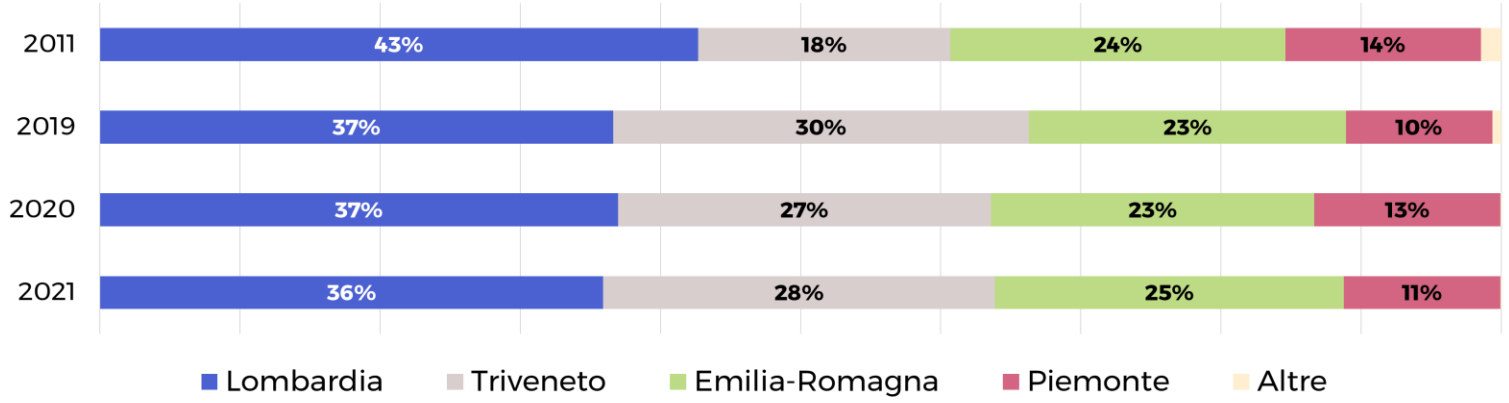
- L'aumento del peso del trasporto ferroviario ha riguardato prevalentemente il mercato nazionale.
- Negli ultimi 10 anni i Ports of Genoa hanno visto aumentare il numero di destinazioni servite via ferro. Questo ha portato ad un servizio più capillare ma anche con volumi unitari più ridotti: **più treni ma più corti.**
- L'incremento del rail ratio continua a scontare la competitività della gomma

2021 VS 2011

+4.200 treni (+82,1%)
+134.000 TEU (+54,4%)

IL RAIL RATIO È OGGI PIU' ALTO SOLO AL CRESCERE DELLE DISTANZE

- Il peso del trasporto ferroviario sulle distanze più brevi si è progressivamente ridotto a favore di quelle più lontane (Rail ratio 2021 Lombardia: 11%; Triveneto 42%; Emilia-Romagna 46%)
- Il peso del trasporto ferroviario beneficia dell'allargamento della catchment area oltre le Alpi anche grazie alla possibilità di comporre treni da 750 m (servizio PSA PRA' – BASILEA, Accordo HUPAC/Logtainer)



OCCORRE AUMENTARE IL TRASPORTO FERROVIARIO ANCHE A CORTO RAGGIO

Interventi infrastrutturali

- Completamento delle opere di ultimo miglio stradale e ferroviario nei porti
- Conclusione Terzo Valico e Nodo di Genova

Equilibrato sistema di incentivazione intermodale

Ottimizzazione dei flussi

- Interventi di efficientamento dei nodi
- Sviluppo del PCS ferroviario e delle interconnessioni con PLN

ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO

In concomitanza con il completamento del Terzo Valico, sono in corso Interventi di riqualificazione e ammodernamento delle infrastrutture di ultimo miglio:

- Potenziamento impiantistico e tecnologico delle linee di raccordo fra i terminal portuali di Genova (Bettolo, PSA SECH > Galleria Molo Nuovo; Ronco-Canepa > Sommergibile) e di Vado Ligure e la rete ferroviaria

- Potenziamento parchi ferroviari a servizio dei traffici portuali per operazioni di carico/scarico (AdSP: Parco Rugna – Genova; VIO – Vado Ligure) e gestione arrivi e partenze (RFI: Fuorimuro, Voltri-Prà, Parco del Campasso – Genova; Vado Ligure Zona industriale).

ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO / LINEE DI RACCORDO

Raddoppio binario terminal PSA Genova Pra' - CONCLUSO

Riqualificazione collegamento ferroviario dai terminal Bettolo / PSA SECH al Parco Campasso (galleria di Molo Nuovo)

AFFIDATARIO	Costruzioni Linee Ferroviarie s.p.a.
CANTIERE	▪ Conclusa demolizione dei binari ▪ In corso gara di appalto multidisciplinare (RFI)
TEMPISTICHE LAVORI	Luglio 2021 – 2° semestre 2024

ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO / PARCHI

Ammodernamento Parco Bettolo-Rugna | Genova

AFFIDATARIO	CMC Costruzioni Meccaniche Correggio
CANTIERE	▪ Demolizione binari esistenti conclusa ▪ Realizzazione primo binario
TEMPISTICHE LAVORI	Dicembre 2021 – 2° semestre 2023

Ammodernamento Parco Fuori Muro | Genova

Ampliamento del terminal intermodale | Vado L.

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST
ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

ULTIMO MIGLIO VIARIO SAMPIERDARENA

Complesso di interventi per realizzare una connessione diretta dal porto alle due principali autostrade (A7 e A26) di collegamento verso Lombardia e Piemonte, e a separare il traffico di origine portuale dalla circolazione urbana.

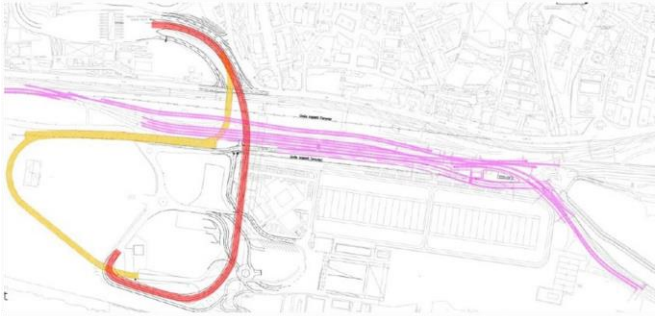
ULTIMO MIGLIO VIARIO SAMPIERDARENA

AFFIDATARIO	PIZZAROTTI FONDATA NEL 1910
CANTIERE	▪ Sottofondazioni Nuovo ponte del Papa ▪ Demolizione viadotto su via Siffredi e costruzione nuovo sovrappasso
TEMPISTICHE LAVORI	Ottobre 2021 – Fine 4° trim 2024

Fondazioni nuovo Ponte del Papa

Demolizione cavalcavia su via Siffredi

ULTIMO MIGLIO
PORTO DI GENOVA PRA'



Il Progetto include una serie di interventi mirati a migliorare l'accessibilità intermodale del terminal container PSA Pra', tramite la sostituzione dell'esistente viadotto stradale con un nuovo ponte e il potenziamento degli impianti ferroviari sottostanti.

- Demolizione viadotto esistente
- Costruzione nuovo viadotto
- Potenziamento fascio binari

ULTIMO MIGLIO PORTO DI GENOVA PRA'

AFFIDATARIO	FINCOSIT | GIUGGIA COSTRUZIONI
CANTIERE	▪ Conclusione bonifica bellica ▪ Avvio carotaggi per caratterizzazione terreni
TEMPISTICHE LAVORI	Maggio 2021 – Novembre 2023

INCENTIVI AL TRASPORTO FERROVIARIO

AdSP, con la legge 130/2018 ha erogato 1,67 milioni di euro
L'effetto incentivante delle due misure previste dalla Legge è stato limitato per importo, durata e logica del contributo

L'esperienza ha evidenziato che il sostegno economico alla componente ferroviaria deve avere:

- Importi maggiorati
- Durata prolungate nel tempo
- Differenziazione tra destinazioni a corto e lungo raggio
- Modulazione tra incentivi per contenitore o per treno/km

L'obiettivo finale deve essere quello di traguardare una crescita del trasporto intermodale che accompagni l'imponente investimento infrastrutturale in atto

RISTORI ALL'AUTOTRASPORTO

Interventi previsti da art. 5 L. 130/2018

- Erogazione di contributi per 180 milioni a circa 1.400 aziende
- L'obiettivo della misura è stato di compensare i disagi subiti dagli autotrasportatori del Nord Ovest

L'esperienza ha evidenziato che l'azione di mitigazione delle inefficienze della rete deve:

- conservare tempi e l'impianto di rendicontazione e pagamento utilizzato tra il 2019 e il 2021
- continuare nel medio periodo fino al termine dei disagi
- testare ulteriori criteri di ristoro collegati a sostenibilità ambientale, utilizzo di sistemi di ottimizzazione dei flussi e riduzione della congestione

EFFICIENTAMENTO DEI NODI

Varchi portuali (art. 6) IN PROGRESS

Aree buffer (art. 6) IN PROGRESS

Di prossimità o remote, strettamente funzionali al ciclo trasportistico o integrate in un sistema logistico:

- **capacità aggiuntiva lato terra** per accompagnare l'aumento di capacità delle banchine
- ottimizzazione dei flussi **camionistici e ferroviari**, al fine di **attenuare i picchi di traffico**
- localizzazione fuori dal perimetro portuale di attività, servizi e processi al fine di **liberare aree portuali per attività a maggior valore aggiunto**
- **Servizi ai mezzi, mezzi e autisti**: sosta motrici e trailer, operazioni di carico/scarico, deposito container, partiche doganali e controlli, merci pericolose, etc
- **interscambio modale ferrovia** – trasporto stradale con soluzioni di «corridoi controllati»

Al momento prevale l'obiettivo dell'efficienza della catena trasportistica; in prospettiva va rafforzate le attività prettamente logistiche

PUBBLICO E PRIVATO

Il raggiungimento dei predetti obiettivi è favorito da concomitanti iniziative:

- **pubbliche**: misure dell'art. 6, dialogo digitale attraverso PCS e l'integrazione con Agenzia delle Dogane

- **private**: accordo con ASPI, ampliamento dei terminal intermodali gestiti da privati e connesse operazioni di acquisizione, progressiva apertura del mercato ferroviario e intermodale, nuove forme di cooperazione tra operatori anche con partner pubblici

che si completano e integrano e che possono dare vita anche **nuove forme di PPP e di governance** della catena intermodale, della retroportualità e delle infrastrutture.

RETROPORTO DI ALESSANDRIA

Si candida a essere un'area buffer e intermodale a servizio dei porti liguri

A tal fine, occorre:

- completare gli interventi infrastrutturali, di efficientamento dei nodi, tariffari
- prevedere l'agglomerazione di attività logistiche
- far confluire nel Piano di sviluppo strategico della ZLS i due predetti aspetti nel presupposto che entrambi prevedono una corretta sussidiarietà verticale e orizzonale

PORTS of GENOA
VADO LIGURE ▪ SAVONA ▪ PRA' ▪ GENOVA

GRAZIE DELL'ATTENZIONE

WWW.PORTSOFGENOA.COM