Il d.l. n. 225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n.10, ha stabilito che entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o assegnazione. Ha inoltre rinviato a successivi decreti del Ministro delle infrastrutture, emanati di concerto con il Ministro delle finanze, la ricognizione dei finanziamenti revocati e l'individuazione della quota degli stessi che deve essere riassegnata alle Autorità portuali, secondo criteri di priorità stabiliti per il 2011 dalla stessa legge e per il 2012 e 2013 da individuarsi nei decreti medesimi, per progetti cantierabili, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica. In caso di mancato avvio dell'opera, decorsi centottanta giorni dall'aggiudicazione definitiva del bando di gara, il finanziamento si intende revocato ed è riassegnato con le medesime modalità sopra descritte. Da tali disposizioni sono stati espressamente esclusi i fondi assegnati per opere in scali marittimi amministrati dalle Autorità portuali ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 della legge n.426/1998.

Per quanto concerne il tema della liberalizzazione e della regolazione del settore dei trasporti, l'intervento più significativo è contenuto nel D.L. n. 201/2011, convertito nella L. n.214/2011, così come modificato dall'articolo 36 della legge n. 27 del 24 marzo 2012 di conversione del d.l. 24 gennaio 2012 n.1. Tale provvedimento prevede di assoggettare l'intero settore dei trasporti a un'unica Autorità indipendente di regolazione, da istituire nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla L. n. 481/1995.

Con riferimento al tema della connessione fra il sistema portuale e la rete logistica nazionale, si segnala la disposizione contenuta nell'art.46 della legge menzionata, secondo cui le Autorità portuali possono costituire sistemi logistici e intervenire attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province e i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge 214/2011, la possibilità di finanziamento mediante defiscalizzazione è stata estesa alle opere di infrastrutturazione per lo sviluppo e l'ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica trans-europea di trasporto essenziale, c.d. core TEN-T network.

ANNO 2012

La normativa riguardante le riduzioni delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni, da ultimo disciplinata dall'articolo 2, comma 1 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è stata ritenuta, con d.p.c.m. 22 gennaio 2013⁵, non direttamente

⁵ Registrato alla Corte dei conti in data 18 marzo 2013.

applicabile alle Autorità Portuali, in quanto riferibile alle dotazioni organiche di personale rientrante nella disciplina del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Ciò in quanto, secondo il d.p.c.m., “la legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale, detta una disciplina speciale per le Autorità Portuali prevedendo: a) all'articolo 6, comma 2, che a tali enti pubblici non economici non si applicano sia le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, sia le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni; b) all'articolo 10, comma 6, che il rapporto di lavoro del relativo personale delle autorità portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, specificando che il suddetto rapporto è regolato da appositi contratti collettivi nazionali di lavoro”. Rimane ferma, secondo il d.p.c.m. citato, anche per le Autorità Portuali, l'applicazione di misure di contenimento della spesa di personale a cui devono attenersi tutte le amministrazioni pubbliche.

Nel decreto legge n. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27 si prevede:

- una nuova disposizione (art.48) in materia di dragaggi funzionale alla realizzazione di operazioni di escavo nei porti italiani che consentano di accogliere navigli di grandi dimensioni;
- il medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e delle tasse portuali per i trasporti fra porti nazionali e quelli fra scali nazionali e porti di altri stati membri dell'Unione europea;
- l'introduzione di misure per la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti.

In materia di finanziamento delle opere portuali deve essere segnalata la c.d. legge di Stabilità 2012 (L. n. 183/2011) nella parte in cui ha previsto, per il solo anno 2012, che il finanziamento pubblico delle opere portuali possa derivare dalle risorse del “Fondo per le infrastrutture portuali”, ad integrazione di quelle provenienti dalla revoca dei finanziamenti trasferiti o assegnati alle Autorità portuali che non abbiano ancora pubblicato il bando per i lavori di realizzazione delle opere infrastrutturali entro il quinto anno.

Tali risorse, in base ad appositi decreti attuativi, dovrebbero essere allocate alle Autorità portuali:

- che abbiano attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara già pubblicati;
- i cui porti siano specializzati nell'attività di *transshipment*;
- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

Sempre con riferimento al finanziamento delle infrastrutture, la legge di stabilità 2012 è intervenuta ulteriormente con misure volte ad incentivare la partecipazione di capitali privati per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

In particolare, è stata prevista la possibilità di finanziare le infrastrutture mediante defiscalizzazione, ovvero prevedendo agevolazioni fiscali (in alternativa al contributo pubblico in conto capitale) in favore di soggetti concessionari che intendano realizzare le nuove infrastrutture in *project financing*.

Il decreto legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012, a sua volta, ha integrato il quadro normativo prevedendo, fra le misure a sostegno di capitali privati, il riconoscimento dell'extra-gettito IVA alle società di progetto per il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali portuali. Tale misura è applicabile per un periodo non superiore a 15 anni e per una quota pari al 25 per cento dell'incremento del gettito generato dalle importazioni riconducibili all'infrastruttura stessa.

Tra le norme di maggior rilievo che hanno riguardato il sistema portuale nazionale giova ricordare il d.l. 22 giugno 2012, n.83, convertito nella legge n°134/2012, che prevede interventi destinati a sviluppare la partecipazione del capitale privato negli investimenti portuali ed a favorire l'integrazione con i sistemi logistici territoriali attraverso atti d'intesa e coordinamento con gli Enti territoriali.

In particolare, l'art 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art.18 della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012), interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

L'art. 14 istituisce un fondo per interventi infrastrutturali nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

L'ammontare dell'IVA, come sopra dovuta, è quantificata dal MEF che determina altresì la quota da iscrivere al Fondo (co. 2) che, con decreto interministeriale, è ripartito attribuendo a ciascun porto una somma corrispondente all'80 per cento del gettito IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti.

L'art.15 modifica la previsione, di cui al comma 2-undecies, dell'articolo 2, del decreto-legge n. 225 del 2010, limitandone l'applicazione ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono

stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo art.2, comma 2-novies.

E' utile rammentare la sopravvenuta disposizione, contenuta nel d.l. n. 95/2012, convertito nella legge 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede ulteriori misure di contenimento e riduzione della spesa per consumi intermedi, statuendo che i trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, sono ridotti in misura pari al 5 per cento nell'anno 2012 e al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010.

ANNO 2013

Il D.P.R. 4 settembre 2013, n.122, ha prorogato fino al 31/12/2014 le disposizioni recate dall'art.9, comma 1 del D.L. 78/2010, convertito nella legge n. 122/2010. Ha stabilito inoltre che si dà luogo alla contrattazione collettiva per gli anni 2013-2014 del personale dipendente delle amministrazioni pubbliche così come individuate ai sensi dell'art.1, comma 2, della legge n. 196/2009, per la sola parte normativa e senza possibilità di recupero per la parte economica. Inoltre ha escluso per il medesimo personale il riconoscimento degli incrementi contrattuali eventualmente previsti a decorrere dall'anno 2011, senza possibilità di recupero. La l. 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), all'art.1, c. 254, ha modificato il c. 17 del citato art.9, estendendo a tutto il 2015 il blocco dei rinnovi contrattuali limitatamente all'aspetto economico.⁶

La legge di stabilità per il 2013 (legge 24 dicembre 2012 n. 228) all'art. 1, comma 211, ha previsto che la società UIRnet⁷, soggetto attuatore della cosiddetta "piattaforma logistica nazionale", al fine di garantire un più efficace coordinamento con le piattaforme ITS (*intelligent network system*), locali di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche della società possa avere tra i propri soci anche le Autorità Portuali. Inoltre, tale piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale viene inserita all'interno del programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo n. 443 del 2001⁸.

L'articolo 1, comma 388, della medesima legge ha prorogato al 30 giugno 2013 la facoltà delle autorità portuali di variare le tasse portuali come adeguate dal decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 2009; il decreto emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di

⁶ Sul punto è intervenuta la sentenza n.178/2015 della Corte costituzionale, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale sopravvenuta del regime di sospensione della contrattazione collettiva, a decorrere dall'8 agosto 2015.

⁷ UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito da decreto -legge 95/2012, convertito nella legge 135/2012 decreto sulla *Spending Review*.

⁸ sul punto, vedasi anche il Decreto Interministeriale 01.02.2013 e, in particolare, l'art.6.

concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 24 dicembre 2012, ha previsto aumenti delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivanti dalla rivalutazione ventennale in base al costo della vita dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993.

L'art. 22 del d.l. n. 69/2013, convertito nella legge 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi, nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, prevedendo l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le Autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti e la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

ANNO 2014

La legge 27 dicembre 2013, n.147 (legge di stabilità 2014), ai commi 732 e 733, in attesa del riordino della materia da effettuare entro il 15 ottobre 2014, ha emanato norme volte a ridurre il contenzioso derivante dall'applicazione dei criteri per il calcolo dei canoni delle concessioni demaniali marittime, prevedendo la definizione integrale dei procedimenti giudiziari pendenti alla data del 30 settembre 2013, attraverso il pagamento da parte del soggetto interessato di un importo, in un'unica soluzione, pari al 30 per cento delle somme dovute o di un importo pari al 60 per cento delle stesse, oltre agli interessi legali, rateizzato fino ad un massimo di sei rate annuali, secondo un piano approvato dall'ente gestore. Sempre in materia di canoni è intervenuta la legge n.89/2014, che all'art.12 bis ha previsto che i canoni delle concessioni demaniali marittime, dovuti a decorrere dall'anno 2014, devono essere versati entro il 15 settembre di ciascun anno; ha previsto inoltre l'intensificazione dei controlli, da parte degli enti gestori, volti a verificare l'adempimento da parte dei concessionari dell'obbligo di versamento dei canoni nei termini previsti.

La legge n.147/2013, inoltre, ha integrato la disciplina che regola il lavoro temporaneo nei porti prevista dall'art.17 della legge n.84/94, aggiungendo il comma 15-bis riguardante le imprese o agenzie che svolgono esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo e si trovino in stato di grave crisi economica.

L'art.13 della legge 21 febbraio 2014, n.9, riguardante "Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo" prevede la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art.32, comma 6, della legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati. Prevede inoltre (comma 4 dell'art.13), la revoca dei fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello

Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori.

Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1, dell'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4, dell'art.13, della legge n.9/2014.

L'art.29 della legge 11 novembre 2014, n.164, ha previsto l'adozione di un "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge. Lo schema del decreto recante il Piano è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere deve essere espresso entro 30 giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato. Il Piano è stato approvato dal Consiglio dei ministri nel luglio 2015 ed ha superato anche l'esame delle Commissioni parlamentari.

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 164/2014, le Autorità portuali devono presentare alla Presidenza del Consiglio dei ministri, un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti, anche al fine di valutarne l'inserimento nel Piano strategico o di valutare interventi sostitutivi.

ANNO 2015

La legge di stabilità 2015 (l.23 dicembre 2014, n.190), con il comma 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate della legge n.9/2014, precisando che le risorse in questione, cioè quota parte del fondo alimentato, entro un limite massimo annuale, con l'1 per cento dell'IVA riscossa nei porti ai sensi dell'art. 18-bis della legge n. 84/1994, possono essere assegnate dal CIPE senza la procedura prevista dall'art. 18-bis (individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti). Le risorse in questione sono quantificate in 20 milioni di euro dal 2015 al 2024, mentre il tetto massimo annuale delle risorse attribuibili a detto fondo è ridotto da 90 a 70 milioni di euro annui. Stabilisce inoltre (comma 153) che, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro

per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019. Le risorse sono ripartite con delibera del CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, comma 4, della legge n. 9/2014.

Il comma 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le A.P. avviano a decorrere dal 1° gennaio 2015 un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, fissandone i criteri. A tal fine il comma 612 prevede l'approvazione da parte degli organi di vertice delle amministrazioni interessate, entro il 31 marzo 2015, di un piano operativo di razionalizzazione delle stesse, le modalità e i tempi di attuazione, nonché l'esposizione in dettaglio dei risparmi da conseguire. Tale piano, corredato di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. Entro il 31 marzo 2016, gli organi di cui al primo periodo predispongono una relazione sui risultati conseguiti, che è trasmessa alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicata nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. La pubblicazione del piano e della relazione costituisce obbligo di pubblicità ai sensi del decreto legislativo n. 33/2013.

La legge 7 agosto 2015, n. 124, contenente deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, all'art.8, c. 1, prevede la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla legge n. 84/94, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema ed alla *governance*, attraverso uno o più decreti legislativi da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il decreto legislativo attuativo è stato adottato dal Governo nella seduta del 21 gennaio 2016 ed è ancora in corso di perfezionamento.

PAGINA BIANCA

AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA

ESERCIZIO 2014

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

1. PREMESSA

Il presente Rendiconto Generale è redatto in conformità al Regolamento di Amministrazione e Contabilità, adottato con delibera del Comitato Portuale n. 62 del 2 agosto 2007 ed entrato in vigore il 1° gennaio 2008.

Esso evidenzia l'attuazione, sotto il profilo finanziario, del Bilancio di previsione 2014 e delle specifiche variazioni approvate dal Comitato Portuale con delibera n. 37 del 28 ottobre 2014, per far fronte alle nuove esigenze gestionali nel frattempo emerse.

Il Rendiconto Generale soddisfa il requisito della rappresentazione veritiera e corretta della situazione finanziaria dell'Autorità Portuale, rendendo disponibili in modo organico tutte le informazioni di natura contabile nonché gli elementi conoscitivi riguardanti le dinamiche intervenute nel corso del 2014, relativamente alla tipologia dei mezzi finanziari e alle modalità del loro impiego.

Il documento si compone di tre parti:

Relazione sulla gestione che evidenzia l'andamento complessivo dell'Autorità Portuale nel corso del 2014 ed il contesto economico di riferimento;

Relazione illustrativa e Nota integrativa che evidenziano i criteri di valutazione e l'analisi di dettaglio del rendiconto finanziario e del bilancio economico patrimoniale;

Conto di bilancio che espone le risultanze finanziarie della gestione delle entrate e delle spese, secondo un'articolazione conforme alla struttura del bilancio di previsione.

Quest'ultimo comprende:

- Rendiconto Finanziario Decisionale, nel quale vengono riportati i dati annuali suddivisi per "Unità Previsionali di Base";
- Rendiconto Finanziario Gestionale, ove sono evidenziate le risultanze delle "Unità Previsionali di Base", suddivise nelle unità elementari rappresentate dai vari capitoli;

- Gestione analitica, per centri di costo e missioni, dove le uscite sono ripartite per Missioni Istituzionali e obiettivi;
- Stato Patrimoniale e Conto Economico, redatti ai sensi degli articoli 2424 e 2425 del codice civile.

Al Rendiconto generale sono inoltre annessi:

- Situazione Amministrativa che evidenzia:
 1. la consistenza del conto di tesoreria all'inizio dell'esercizio, gli incassi ed i pagamenti complessivamente effettuati nell'anno in conto competenza ed in conto residui nonché il saldo alla chiusura dell'esercizio;
 2. il complessivo ammontare delle somme ancora da riscuotere (residui attivi) e da pagare (residui passivi) alla fine dell'esercizio;
 3. l'avanzo d'amministrazione;
- Situazione dei residui pregressi, che analizza i residui attivi e passivi derivanti da precedenti esercizi, distintamente per l'esercizio di provenienza e per capitolo di riferimento;
- Bilancio riclassificato per Missioni e Programmi secondo lo schema di cui alla nota del Ministero delle Infrastrutture n. 677 del 22 gennaio 2014;
- Stato patrimoniale e Conto Economico, riclassificati secondo i principi della Contabilità di Stato;
- Prospetto dei limiti di spesa redatto secondo lo schema proposto dal Ministero delle Infrastrutture con nota del 21 febbraio 2014;
- Prospetto sulla tempestività dei pagamenti nelle Pubbliche Amministrazioni;
- Prospetto del personale in forza al 31 dicembre;
- Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti.

2. RELAZIONE SULLA GESTIONE

Da una recente analisi svolta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'attuale crisi dei porti italiani è riconducibile principalmente alla scarsa capacità logistica, alla ridotta accessibilità e ad irrilevante integrazione intermodale con i più importanti mercati di destinazione, che riduce al minimo i benefici connessi alla localizzazione strategica dei nostri scali.

Per recuperare il terreno perduto, occorre impostare una strategia nuova per il settore portuale italiano, in grado di valorizzare le sue specificità, di cogliere le esigenze dei grandi operatori marittimi e di catturare consistenti quote di mercato.

In particolare, emerge in modo sempre più pressante l'esigenza di migliorare la competitività sul fronte marittimo e terrestre potenziando da un lato le infrastrutture portuali per adeguarle alle esigenze delle grandi navi e migliorando dall'altro l'efficienza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto intermodale, soprattutto ferroviario.

L'Autorità Portuale di Savona si è mossa in anticipo, impostando da tempo percorsi di sviluppo innovativi, entro i margini di manovra consentiti dalla legislazione vigente.

Sfruttando le caratteristiche di Vado (fondali profondi, buone connessioni infrastrutturali, aree retroportuali disponibili) per prima in Italia l'Autorità Portuale ha utilizzato la via del Project Financing per realizzare una grande opera portuale, stringendo una partnership pubblico-privata con il primo operatore mondiale del settore container (gruppo Maersk).

L'opera, inclusa nel Programma Infrastrutture Strategiche allegato al Documento di Economia e Finanza del 2014 (XII Allegato Infrastrutture), è l'unico intervento in corso di potenziamento dei nodi logistici sul corridoio Genova-Rotterdam.

Il progetto ha superato anche la due diligence della Banca Europea per gli Investimenti, che ha attribuito all'Autorità Portuale di Savona una linea di finanziamento fino a 155 milioni di Euro, 110 dei quali sono stati resi disponibili mediante contratti di mutuo già sottoscritti (uno di 50 milioni a valere su fondi propri dell'Authority il cui "tiraggio" è previsto entro tre anni

ed il secondo, per circa 60 milioni di Euro, in attuazione del Decreto Interministeriale n.120/T del 2 agosto 2007).

Il progetto della piattaforma costituisce oggi il più rilevante intervento in fase di esecuzione, per lo sviluppo della portualità italiana: i lavori, avviati nel 4° trimestre del 2012, hanno raggiunto uno stato di avanzamento fisico di circa il 30%, per una spesa già sostenuta di circa 42 milioni di Euro. Con l'operatività il terminal di Vado andrà a rafforzare il sistema dei porti liguri, completando l'offerta disponibile con un terminal gateway adatto ad ospitare le grandi navi, proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un efficiente ed indipendente servizio ferroviario.

Proprio al fine di permettere la realizzazione di un nuovo polo intermodale che completi il sistema logistico nel suo complesso, l'Autorità Portuale ha avviato le trattative per l'acquisizione della quota di maggioranza della società Interporto di Vado Intermodal Operator S.p.a. (VIO S.p.a.).

Tale operazione è inquadrata in una più ampia e complessiva strategia di sviluppo delle aree retroportuali a ridosso della nuova piattaforma e risulta strettamente finalizzata alla realizzazione del terminal intermodale di Vado Ligure, opera indispensabile per l'inoltro via ferro dei traffici che saranno generati dal nuovo terminal container.

L'Autorità Portuale si è posta come obiettivo concreto di realizzare un sistema intermodale integrato definendo un vero e proprio piano di sviluppo di più vasta area che, a partire dall'ambito locale, coinvolga anche i territori collocati lungo gli assi di collegamento ai mercati di destinazione delle merci.

A questa iniziativa sono infatti legate le più importanti prospettive di rilancio del territorio provinciale che, nel corso degli ultimi 30 anni, ha visto svanire la sua lunga tradizione industriale ed oggi intravede nella logistica le sue maggiori potenzialità di ripresa.

Le nuove attività portuali che troveranno spazio sulla piattaforma di per sé rappresentano a livello locale un'importante elemento di sviluppo occupazionale diretto e indiretto, correlato all'attività di movimentazione della merce.

I nuovi flussi di traffico attraverso il porto genereranno inoltre una richiesta di servizi alle merci che potrà trovare risposta negli spazi che i territori

saranno in grado di rendere disponibili, favorendo l'insediamento di attività a valore aggiunto, in linea con le tendenze della moderna distribuzione.

Tutto ciò, senza dimenticare l'impegno su tutti gli altri fronti aperti, con iniziative di carattere urbanistico e ambientale, per il miglioramento della fruibilità del waterfront e della qualità della vita per la cittadinanza, nonché importanti investimenti pubblici e privati per il potenziamento dei settori di traffico convenzionali e lo sviluppo delle crociere che per la provincia di Savona rappresenta un indotto stimato in 55 milioni di euro (è stato terminato nel 2014 il nuovo terminal ed il traffico ha raggiunto il milione di passeggeri).

Per valutare l'andamento della gestione svolta dalla Autorità Portuale di Savona, pare interessante valutare alcuni indici di efficacia e efficienza secondo i criteri adottati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nella Relazione sull'attività delle Autorità Portuali.

In particolare:

- nel 2014 l'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie e spese correnti di funzionamento) è risultato pari a 3,64 contro 3,58 del 2013 e 2,81 del 2012;
- il rapporto fra le tasse portuali percepite e il numero dei suoi dipendenti indica per Savona una produttività pari a 176,09 migliaia di Euro per dipendente;
- il rapporto fra i canoni demaniali riscossi e il numero dei suoi dipendenti indica per Savona una produttività pari a 109,04 migliaia di Euro per dipendente.

Gli elementi sopra evidenziati contribuiscono a collocare il porto di Savona-Vado, da ogni punto di vista, fra gli scali nazionali più virtuosi.