

Lo studio è stato diretto da Oliviero Baccelli, vice direttore del CERTeT (Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo) dell'Università Commerciale L. Bocconi. Le analisi sono state coordinate dal Prof. Lanfranco Senn, direttore del CERTeT, in accordo con il Dott. Roberto Zucchetti, responsabile dell'area di Economia dei Trasporti del CERTeT, e con la collaborazione, del Dott. Giuliano Sparacino, del Dott. Mauro Ravasio, Dott. Andrea Tedeschi e della Arch. Micaela Pastanella.

## **“Le sfide dei porti liguri: sviluppo dell’intermodalità e della logistica, autonomia finanziaria e promozione del ruolo dei privati negli investimenti”**

### **Executive Summary**

Il trasporto marittimo è in una fase di sviluppo vertiginoso, in cui la concorrenza fra porti a livello europeo e mediterraneo è sempre più agguerrita e le incertezze nella governance e i mancati investimenti, che hanno caratterizzato il settore portuale italiano negli ultimi anni, si sono subito riflessi in perdite di posizione e di traffici. Il periodo 2000-2005 ha, infatti, evidenziato tassi di sviluppo dei flussi da e per i principali porti italiani molto inferiori rispetto sia ai grandi scali del Nord Europa, che dispongono di aree immense se comparate a quelle italiane, sia ai porti mediterranei della Spagna, che nel corso degli anni hanno effettuato ingenti investimenti in nuove infrastrutture portuali e per l'estensione di aree logistiche. In particolare, nel quinquennio considerato nel settore container, la capacità della flotta mondiale è cresciuta del 60%, la movimentazione dei principali porti asiatici del 129%, degli scali del Nord Europa del 58%, dei porti spagnoli del Mediterraneo del 62%, del totale dei porti italiani solo del 37%; se si esclude il traffico di transhipment dei porti del Sud Italia e si considerano, quindi, solo i valori dei porti che hanno traffici in origine e destinazione questo valore scende ulteriormente a solo il 18%. I primi dati disponibili per il 2006, confermano questo andamento, sottolineando le difficoltà nel confronto con la concorrenza, soprattutto per i porti di transhipment del Sud Italia rispetto ai porti del Nord Africa e spagnoli.

La rapidità dei cambiamenti nello scenario è sottolineata anche dall'ingresso sul mercato di realtà concorrenziali difficilmente immaginabili fino a pochi anni or sono. Nel settore del transhipment sono sorti sulle coste sud del Mediterraneo (es. Damietta e Port Said) o in prossimità dei punti di accesso (es. Tangeri) grandi terminal container deputati a diventare catalizzatori di rotte transoceaniche con regole, condizioni di insediamento e di operatività più vantaggiose di quelle dei tre principali terminal di transhipment del Sud Italia (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto), rendendo il quadro competitivo per la portualità italiana ancor più critico. Non va trascurata neanche l'evoluzione delle politiche europee che prevede dal 2010 una zona di libero scambio fra la UE e gli Stati Mediterranei non membri, in grado di poter avvantaggiare significativamente l'Italia, che, per la posizione geografica e per il numero di porti, è nelle condizioni di ambire ad un ruolo preminente nel sistema economico delle relazioni euromediterranee, ma che potrebbe aumentare, allo stesso tempo, il numero di porti concorrenti per attività logistiche strettamente legate agli scambi internazionali.

La sostanziale (quasi) stagnazione dei traffici portuali italiani dal 2000 al 2005 è frutto, oltretutto della generale ridotta crescita dell'economia italiana e della stabilizzazione dei flussi in peso dell'import ed export, anche dei ritardi negli investimenti e dell'assenza di una concreta attenzione al potenziamento delle sinergie fra attività portuali e attività logistiche specifiche per filiera merceologica. Dal 1994, anno di messa a regime completa del porto di Voltri e del riuso del porto di Gioia Tauro a fini commerciali e non più industriali, la portualità italiana è stata caratterizzata esclusivamente dalla realizzazione di opere minori o dalla parziale valorizzazione di infrastrutture esistenti. Non è stata completata nessuna nuova infrastruttura, mettendo in



evidenza i limiti dell'attuale legislazione in materia portuale su questo aspetto, che comporta iter di approvazione dei piani regolatori molto lunghi e complessi, in grado di richiedere minimo cinque anni di passaggi fra enti centrali ed enti locali. Inoltre, forme di ostruzionismo importanti, provenienti in alcuni casi anche dall'interno dei comitati portuali, hanno rallentato molto, attraverso ricorsi giudiziari di vario tipo, anche l'iter di opere già approvate, segnalando come la problematica del rapporto fra porto e territorio circostante in Italia sia particolarmente sentita sia a livello locale sia a livello centrale.

Lo studio ha approfondito alcuni degli aspetti considerati più critici per lo sviluppo dei porti ed in particolare ha analizzato due strategie di rilancio prospettico: come valorizzare il ruolo dei porti quali catalizzatori dei servizi logistici rafforzando le relazioni fra porti ed hinterland e come favorire gli investimenti in infrastrutture sia attraverso un maggior coinvolgimento dei privati sia attraverso forme di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali.

Il primo elemento risulta cruciale in quanto la concorrenza fra porti deve essere analizzata in termini di competizione fra catene logistiche di filiera, in cui gli scali giocano un ruolo rilevante, ma chiaramente all'interno di un complesso sistema che vede protagonisti molti altri operatori quali le dogane, le ferrovie, i distriparks, i terminal terrestri oltreché gli spedizionieri internazionali e le compagnie marittime. In questo quadro il ruolo dei porti è non solo quello di nodo di interscambio modale in grado di permettere il passaggio fisico delle merci attraverso i terminal, ma è anche quello di gestire il passaggio intermodale in modo da ridurre tutte le criticità, in termini di frequenze, capacità, orarie e controlli amministrativi, che possono comportare costi aggiuntivi per le spedizioni.

Sull'esempio di quanto è stato promosso attraverso ingenti investimenti in Spagna e in Olanda, dove le aree retrostanti i porti sono state destinate a Zone di Attività Logistiche (ZAL) o Distriparks, i porti moderni hanno come obiettivo lo sviluppo di servizi a valore aggiunto per le merci (ad esempio operazioni di magazzinaggio, organizzazione di ordini e controlli di qualità, etichettature e confezionamenti, assemblaggi finali) in grado di avere riflessi occupazionali importanti.

Il rafforzamento delle connessioni fra porti ed hinterland e della promozione delle attività intermodali e della logistica ha cinque specifici obiettivi:

- ampliare il bacino di mercato di riferimento del porto;
- avvicinare le attività ai clienti finali, semplificandone l'accesso ai servizi complessivamente offerti;
- risolvere i fenomeni di saturazione e congestione tipici delle aree portuali;
- incrementare la competitività complessiva del porto, sia attraendo sia stabilizzando i traffici;
- rispondere alle nuove esigenze poste dal gigantismo navale, che richiedono obbligatoriamente risposte sistemiche a livello di terminal, interconnessioni terrestri e centri intermodali.

In particolare, le prospettive di sviluppo della flotta container, che comporterà che già nel 2010 un terzo della capacità complessiva del naviglio sarà concentrato in navi da oltre 7.500 TEU (e quindi con oltre 300 metri di lunghezza, 50 di larghezza e oltre 15 di pescaggio) costringono i porti a doversi adeguare rapidamente, non solo dal punto di vista delle banchine. Nello specifico, i primi porti ad essere interessati sono i cinque terminal italiani dove già attualmente fanno scalo navi con oltre 5.500 TEU sulle tratte fra Europa ed Asia (Genova, La Spezia, Napoli, Gioia Tauro e Taranto), realtà dove la necessità di modernizzazione dell'intera filiera logistica dei container è particolarmente sentita.

Inoltre, è da evidenziare come questa corsa al rialzo, cioè la sostituzione del naviglio che attualmente fa scalo nei porti italiani con navi di dimensioni sempre maggiori, non influenzerà solo i porti maggiori, ma anche quelli con traffici minori, richiedendo, quindi, adeguamenti funzionali "a cascata".

In questo contesto, la missione delle Autorità Portuali dovrà, quindi, essere sempre più quella di "cluster manager" con una visione sistemica ed intermodale in grado di tener conto delle esigenze dei numerosi portatori di interessi all'interno della rete dei collegamenti trasportistici e informatici anche nella parte upstream e downstream delle attività portuali. Infatti, le integrazioni orizzontali e verticali dei principali operatori del settore (in particolare nelle filiere dei traffici container, Ro/Ro, pure car carriers) spingono il

livello della competizione non solo fra porti, ma fra catene logistiche complete che richiedono forme complesse di intermodalità e dirette relazioni con i centri intermodali terrestri.

Le ipotesi di realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento con i porti (ad esempio Terzo Valico, Pontremolese, Corridoio Adriatico), sebbene siano fondamentali per cogliere le possibilità di sviluppo, sono in grado di generare effettivi impatti sull'organizzazione e sui flussi di traffico solo nel lungo periodo (oltre il 2015). Inoltre questo lasso temporale rischia di essere ancora più dilatato dalla fisiologica carenza di risorse finanziarie statali, piuttosto che da problemi di vario tipo dovuti alla generale opposizione nei confronti di nuove opere infrastrutturali che ne rallentano, quando non ne interrompono, addirittura, la realizzazione.

Sono quindi necessarie delle soluzioni che permettano una fluidificazione dei flussi ed una riduzione dei costi del trasporto da e per i porti nel breve periodo, agendo attraverso forme di modernizzazione del servizio di trasporto. I soggetti che risultano in grado di promuovere iniziative di questo tipo sono le Autorità Portuali e gli Enti Locali.

La normativa, pur non prevedendo tipologie di entrate specifiche per forme di pre-finanziamento di queste attività, consente infatti alle Autorità portuali di "costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità della logistica e delle reti trasportistiche". Inoltre, per l'applicazione della citata norma, si è fatto riferimento al D.M. 4 aprile 1986, secondo il quale il servizio ferroviario in ambito portuale fa parte dei servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale.

In questo contesto sono da inquadrare le diverse iniziative promosse dalle Autorità Portuali, fra le quali:

- Partecipazioni in società ferroviarie;
- Protocolli d'intesa ed accordi con Trenitalia, RFI, Enti Pubblici Locali, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e società private di gestione di servizi ferroviari o di centri logistici;
- Costituzione o partecipazione in società di promozione dell'intermodalità e della logistica;
- Acquisizione di aree dedicate ad attività logistiche ;
- Acquisto di mezzi di manovra o di trazione ferroviaria.

L'obiettivo deve essere quello della valorizzazione delle opportunità derivanti dall'apertura del mercato ferroviario, con l'ingresso di nuove compagnie che siano in grado di ridurre i costi del trasporto intermodale, proponendo modelli organizzativi diversi e servizi ad alta frequenza, tipo navette.

Questo tema risulta particolarmente sentito dal sistema portuale ligure, sia per carenza di spazi adeguati nelle immediate vicinanze delle banchine e di conseguenza, il loro elevato costo, sia per la crescente richiesta di spazi da parte delle città.

Per rimediare a tali limiti i porti liguri hanno definito degli obiettivi comuni per la promozione dell'intermodalità e della logistica, quali lo sviluppo oltre Appennino una rete di piattaforme logistiche retroportuali che soddisfino, in tempi rapidi, parte delle necessità di espansione dei porti ed il bisogno di migliorare ed incrementare le connessioni terrestri, in particolare ferroviarie, al fine di alimentare in maniera efficiente le piattaforme inland senza gravare ulteriormente sulla modalità stradale. Interessante in questo quadro l'iniziativa dei tre porti di partecipare a S.L.A.L.A (Società Logistica dell'Arco Ligure e Alessandrino), come anche le iniziative relative al distripark di Santo Stefano Magra e il progetto di sviluppo del sistema integrato del savonese e della val Bormida. Tutte queste iniziative, ancora in fase di progettazione definitiva, sono caratterizzate dalla logica di integrare anche le procedure doganali e fiscali fra porti ed interporti.

L'ottica sistemica con cui devono essere viste le attività portuali può essere il punto di partenza anche per l'ampliamento del mercato di riferimento degli operatori portuali, che potrebbero incrementare il proprio contributo alla bilancia dei pagamenti dei trasporti italiana. Infatti, la bilancia dei pagamenti, cioè lo schema statistico che registra le transazioni economiche che si realizzano in fasi di importazioni ed esportazioni di beni e servizi registra per l'Italia un deficit annuale di oltre 4,4 miliardi di Euro nel settore dei trasporti. In questo quadro le attività portuali italiane sono una delle principali voci a credito, con un valore delle esportazioni dei servizi portuali pari ad oltre 2,7 miliardi di Euro l'anno di cui circa il 13% grazie al sistema

portuale ligure. Questo avviene in un contesto che vede i tre scali liguri gestire una quota importante delle importazioni italiane, fra cui quasi il 50% delle merci importate via container in Italia, per un controvalore di oltre 7,9 miliardi di euro ogni anno. Il valore complessivo delle merci importate dal sistema portuali ligure è di oltre 22,3 miliardi di Euro all'anno.

Dopo aver analizzato il ruolo delle Autorità Portuali nella promozione dell'intermodalità e della logistica quale elemento strategico per il rilancio del sistema portuale italiano, il lavoro ha esaminato sia il possibile ruolo degli investitori privati nel finanziamento delle infrastrutture portuali, sia il tema dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Le strategie perseguibili per superare il gap infrastrutturale dei porti italiani sono di due tipologie, non alternative, ma di tipo sinergico.

La prima strada percorribile è fare in modo che le Autorità Portuali siano messe nella condizione di autofinanziarsi. Ciò è possibile tramite un incremento delle entrate correnti che, garantendo maggiori flussi di cassa, permetta alle Autorità Portuali di aprire linee di credito bancarie in grado di alimentare piani di investimento pluriennali. La devoluzione della totalità dei diritti marittimi riscossi nei porti (prevista dagli articoli 136 e 137 della legge finanziaria 2007) rappresenterebbe un primo e significativo passo in tal senso, generando risorse aggiuntive di natura corrente e fortemente correlate con i traffici marittimi più che raddoppiando la quota dei diritti marittimi a disposizione delle Autorità Portuali. In particolare nel caso del sistema ligure si passerebbe da una disponibilità annua di 24,5 a 51,4 milioni di euro (dati relativi al 2005). La seconda ipotesi è quella di creare le condizioni politiche e sociali che permettano un maggiore coinvolgimento dei soggetti privati, siano essi terminalisti o compagnie armatoriali, negli investimenti infrastrutturali nell'ambito portuale e nell'ambito logistico a servizio dei porti.

Il concetto di autonomia finanziaria si inserisce nel filone della tassazione di scopo e del federalismo fiscale, che ha come obiettivo quello di stringere maggiormente la relazione fra entrate fiscali ed obiettivo politico specifico sia dal punto di vista settoriale sia dal punto di vista geografico, affinché si giunga ad una correlazione stretta fra coloro che pagano l'imposta e coloro che beneficeranno degli effetti della spesa pubblica. Il fine ultimo è quello di finanziare non solo gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ma anche le opere previste dai piani regolatori portuali e dai piani operativi triennali, con contestuale soppressione dei trasferimenti dello Stato a tal fine.

L'evoluzione normativa più recente (legge finanziaria 2007) rimanda il completamento del processo di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali ad un decreto che dovrà essere adottato dai tre ministeri competenti (Trasporti, Infrastrutture ed Economia e delle Finanze). Il perfezionamento dovrà avvenire con la determinazione della quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali, cioè IVA e dazi, da devolvere a ciascuna Autorità Portuale, per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Il perseguimento dell'autonomia finanziaria ha come scopo anche l'ottenimento di risorse finanziarie commisurate all'andamento dei traffici, per superare le gravi criticità imposte dall'attuale sistema di finanziamento, che si ripercuotono sul livello di efficienza dell'intero sistema portuale, infatti:

- Elevare la correlazione tra entrate e traffici significherebbe garantire una maggiore programmabilità degli investimenti. I traffici marittimi sono infatti una variabile stimabile con buona approssimazione, specialmente nel breve e medio periodo.
- Dotare le Autorità Portuali di risorse proporzionali ai traffici rappresenterebbe un forte incentivo economico all'efficienza. Aumenterebbe infatti la convenienza per le Autorità Portuali a sviluppare progetti volti ad un effettivo sviluppo dei traffici portuali, operando in un'ottica non meramente di espansione delle aree destinate alle attività del porto (rischio legato ad una regolamentazione che attribuisca un peso eccessivamente elevato ai canoni demaniali nell'ambito delle entrate delle Autorità Portuali); bensì anche di ottimizzazione delle stesse attraverso una maggiore attenzione all'intermodalità e alla logistica e più in generale a tutti quegli aspetti che consentono di elevare la produttività delle aree portuali esistenti.
- Incrementare il peso delle voci di entrata maggiormente legate all'andamento dei traffici (come le tasse portuali) riducendo quello dei canoni concessori, permetterebbe di ripartire in modo più equo il rischio commerciale lungo tutta la filiera del trasporto marittimo. L'attuale sistema di reperimento

delle risorse eccessivamente sbilanciato verso i canoni concessori, non garantisce infatti un'adeguata ripartizione dei rischi tra i diversi attori, bensì vede penalizzati i terminalisti.

Lo studio evidenzia come i diritti doganali direttamente collegabili ai traffici portuali (tassa di imbarco e sbarco delle merci, tassa di ancoraggio, dazi, altre imposte e Iva sulle importazioni) abbiano un ruolo di primo piano e crescente fra le entrate a livello locale, anche se fortemente sbilanciato verso il gettito Iva relativo alle importazioni. Infatti, lo studio conferma empiricamente l'inadeguatezza del sistema di tassazione specifico sulle attività portuali attualmente in vigore nell'ordinamento italiano. Importi unitari dei diritti marittimi non aggiornati, unitamente ad uno sbilanciamento del sistema di tassazione verso i canoni demaniali, fa sì che il prelievo fiscale legato ai traffici marittimi sia limitato e inferiore rispetto alle altre realtà europee. Il lavoro, attraverso una simulazione con tre tipologie di navi, evidenzia come i traffici generano un'entrata fiscale pari ad un valore indice di 100 a Marsiglia e di 84 a Valencia. Questo valore si riduce a 37 a Genova e solamente a 29 per Savona e La Spezia.

Sommando tra loro la totalità dei diritti doganali riscossi dalle tre Agenzie delle Dogane, il gettito fiscale complessivamente generato dai porti liguri passa tra il 2002 e il 2005 da 3,126 a 3,954 miliardi di euro, con un incremento del 26,5%. Il ruolo dell'IVA rappresenta complessivamente, con 3,327 miliardi di euro nel 2005, l'84% del gettito fiscale complessivamente riscosso nell'anno da parte delle tre Agenzie delle Dogane. Ciò che è importante sottolineare è inoltre l'andamento del gettito IVA tra il 2002 e il 2005. Una crescita complessiva del 24,1% è infatti indice di un'attività commerciale in continuo sviluppo. Questo fenomeno è peraltro confermato dall'andamento degli altri diritti doganali, e in particolare dei dazi che crescono complessivamente del 43,7% nel periodo considerato.

Il lavoro si chiude tirando le fila dei ragionamenti esposti nelle diverse fasi della ricerca, sviluppando alcune simulazioni relative al finanziamento di nuovi terminal attraverso una maggiore autonomia finanziaria delle Autorità Portuali e lo sfruttamento del partenariato pubblico-privato.

L'obiettivo di tale esercizio risiede nella stima dell'entità delle risorse finanziarie aggiuntive di cui dovrebbe godere l'Autorità Portuale – in termini di titolarità, totale o parziale, dei diritti marittimi e/o del gettito dell'IVA generato nel proprio porto – al fine di poter contribuire a fondo perduto tramite opportune operazioni finanziarie all'investimento privato per la costruzione e gestione di un nuovo terminal, determinando in tal modo un incremento di redditività tale da rendere l'operazione appetibile per il terminalista. Le simulazioni effettuate riguardano tre tipologie di terminal, con specializzazione rispettivamente nella movimentazione di container, cereali e frutta. Queste ricostruzioni del comportamento di agenti economici privati sono state effettuate attraverso un'analisi finanziaria, in cui è stata stimata la redditività del terminalista privato chiamato a farsi carico della costruzione e gestione del nuovo terminal. In tale fase, le voci prese in esame sono state i costi di investimento, i costi di gestione, i ricavi di gestione e il contributo a fondo perduto garantito dall'Autorità Portuale a seguito dell'operazione di finanziamento conclusa con il canale bancario, garantito dalle entrate aggiuntive derivanti dall'incasso di una quota percentuale di IVA sulle importazioni o da un incremento specifico di diritti marittimi.

I risultati sottolineano le diverse capacità di generare reddito da parte delle diverse tipologie di terminal. In particolare nel caso del settore container la simulazione indica come sia possibile ottenere una redditività tale da garantire un coinvolgimento di terminalisti privati nel finanziamento dell'opera attraverso il trasferimento all'Autorità Portuale di un valore pari a circa quattro punti percentuale del gettito annuo dell'IVA sulle importazioni generata dal nuovo terminal. La simulazione evidenzia come il trasferimento di una quota dell'IVA assolutamente marginale in capo alle Autorità Portuali, che vedrebbero così innalzata la propria capacità di indebitamento, consentirebbe di portare la redditività complessiva del terminalista verso soglie di remuneratività normalmente considerate soddisfacenti nel settore portuale.

Nel settore dei cereali, i risultati evidenziano la necessità di innalzare la quota dell'IVA a favore delle Autorità Portuali verso valori prossimi al 24%. Questi valori sono ancora più alti nel caso del terminal frutta e sono nei dintorni del 35%.

Il lavoro ha messo ben in evidenza le sfide poste ai porti italiani e l'urgenza dell'azione di rilancio. La politica di sviluppo del sistema portuale italiano deve basarsi, quindi, su un mix di tariffazione, promozione dell'intermodalità e della logistica e di investimenti in nuove opere infrastrutturali per rispondere in maniera

*Executive Summary del rapporto finale del CERTeT Università Bocconi per Ligurian Ports (Associazione delle Autorità portuali di Savona, Genova e La Spezia)*

adeguata alle nuove esigenze poste dall'evoluzione qualitativa e quantitativa dei flussi di traffico merci e passeggeri. L'obiettivo è di permettere all'offerta di rispondere in modo efficiente dal punto di vista della qualità dei servizi ed efficace dal punto di vista della riduzione dei costi, con una tempistica coerente al rapido evolversi degli scenari di interscambio mondiale ed una visione sistemica e dintermodale. Questa politica deve essere di ampio respiro e con obiettivi precisi e di lungo periodo ed essere in grado di porsi al di sopra del conflitto fra benefici generali e costi locali.

La posta in gioco di queste sfide è alta: la competitività dell'import e dell'export del sistema economico italiano, con i conseguenti riflessi sull'occupazione, ma anche sulle entrate fiscali.



**CERTeT**

Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo  
Università Commerciale Luigi Bocconi

## Tabelle in allegato

Traffico Container nei principali porti europei (* 1000 TEU)									
Porto	Paese	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05/04	05/00
<b>Northern Range</b>		<b>18.848</b>	<b>19.503</b>	<b>21.456</b>	<b>23.867</b>	<b>26.952</b>	<b>29.710</b>	<b>10,2%</b>	<b>57,6%</b>
Rotterdam	NL	6.268	6.102	6.526	7.107	8.271	9.287	12,3%	48,2%
Hamburg	DE	4.281	4.684	5.401	6.140	7.003	8.088	15,5%	88,9%
Antwerp	BE	4.082	4.218	4.777	5.445	6.064	6.488	7,0%	58,9%
Bremen/B'h.	DE	2.752	2.974	3.032	3.190	3.469	3.736	7,7%	35,8%
Le Havre	FR	1.465	1.525	1.720	1.985	2.145	2.111	-1,6%	44,1%
<b>Southern Range</b>		<b>5.829</b>	<b>6.162</b>	<b>6.597</b>	<b>7.091</b>	<b>7.636</b>	<b>8.038</b>	<b>5,3%</b>	<b>37,9%</b>
Valencia	ES	1.308	1.507	1.821	1.993	2.145	2.410	12,4%	84,3%
Barcellona	ES	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	8,1%	49,2%
Genova	IT	1.501	1.527	1.531	1.606	1.619	1.625	0,4%	8,3%
La Spezia	IT	910	975	975	1.007	1.040	1.024	-1,5%	12,5%
Marsiglia	FR	722	742	809	833	916	908	-0,9%	25,8%
<b>Hub del Mediterraneo</b>		<b>4.687</b>	<b>4.852</b>	<b>5.730</b>	<b>6.637</b>	<b>7.462</b>	<b>7.717</b>	<b>3,4%</b>	<b>64,6%</b>
Gioia Tauro	IT	2.653	2.488	2.955	3.149	3.261	3.161	-3,1%	19,1%
Algeciras	ES	2.009	2.152	2.229	2.516	2.937	3.180	8,3%	58,3%
Malta	MT	1.033	1.165	1.244	1.305	1.461	1.309	-10,4%	26,7%
Taranto	IT	3	186	472	658	763	717	-6,0%	23800,0%
Cagliari	IT	22	26	74	314	501	659	31,5%	2895,5%

Traffico Container nei principali porti italiani (* 1000 TEU)									
Porto		2000	2001	2002	2003	2004	2005	05/04	05/00
<b>Arco del Nord Tirreno</b>		<b>2.949</b>	<b>3.054</b>	<b>3.081</b>	<b>3.208</b>	<b>3.388</b>	<b>3.527</b>	<b>4,1%</b>	<b>19,6%</b>
Genova		1.501	1.527	1.531	1.606	1.619	1.625	0,4%	8,3%
La Spezia		910	975	975	1.007	1.040	1.024	-1,5%	12,5%
Livorno		501	502	520	541	639	658	3,0%	31,3%
Savona		37	50	55	54	90	220	144,4%	494,6%
<b>Arco del Nord Adriatico</b>		<b>685</b>	<b>692</b>	<b>695</b>	<b>638</b>	<b>676</b>	<b>724</b>	<b>7,1%</b>	<b>5,7%</b>
Trieste		202	198	181	118	175	198	13,1%	-2,0%
Ancona		84	90	94	76	41	64	56,1%	-23,8%
Venezia		218	246	262	284	291	293	0,7%	34,4%
Ravenna		181	158	158	160	169	169	0,0%	-6,6%
<b>Porti del Centro-Sud</b>		<b>687</b>	<b>769</b>	<b>853</b>	<b>899</b>	<b>816</b>	<b>834</b>	<b>2,2%</b>	<b>21,4%</b>
Napoli		397	430	444	433	348	374	7,5%	-5,8%
Salerno		276	321	375	417	412	418	1,5%	51,4%
Civitavecchia		13	16	22	25	36	32	-11,1%	146,2%
Bari		1	2	12	24	20	10	-50,0%	900,0%
<b>Porti di transhipment</b>		<b>2.678</b>	<b>2.700</b>	<b>3.555</b>	<b>4.121</b>	<b>4.525</b>	<b>4.537</b>	<b>0,3%</b>	<b>69,4%</b>
Gioia Tauro		2.653	2.488	3.009	3.149	3.261	3.161	-3,1%	19,1%
Taranto		3	186	472	658	763	717	-6,0%	23800,0%
Cagliari		22	26	74	314	501	659	31,5%	2895,5%

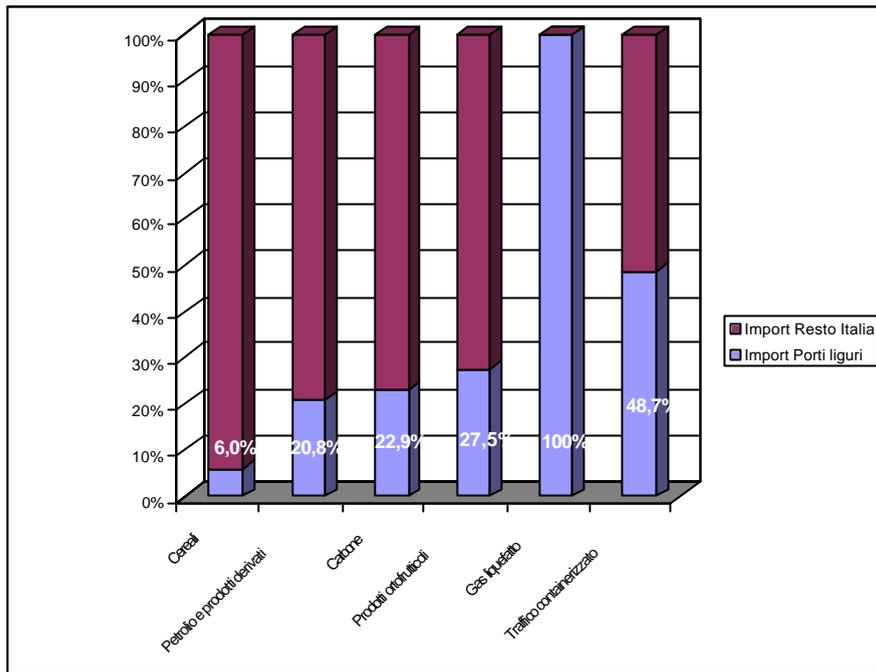
Fonte: Elaborazioni CERTeT su dati delle Autorità Portuali



**CERTeT**

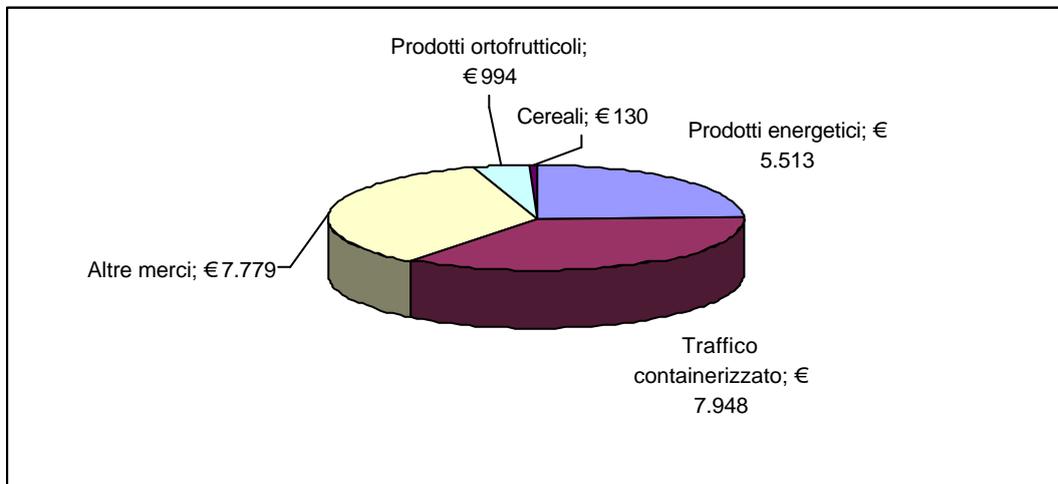
Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo  
Università Commerciale Luigi Bocconi

**Il peso % delle tonnellate di alcune categorie merceologiche importate dai porti liguri sul totale delle importazioni nazionali**



Fonte: Elaborazioni CERTeT Bocconi su dati ISTAT sul commercio estero – anno 2004

**Il valore delle merci importate dal sistema portuale della Liguria (milioni di €)**



Fonte: Elaborazioni CERTeT- Bocconi su dati ISTAT sul commercio estero – anno 2004



**CERTeT**

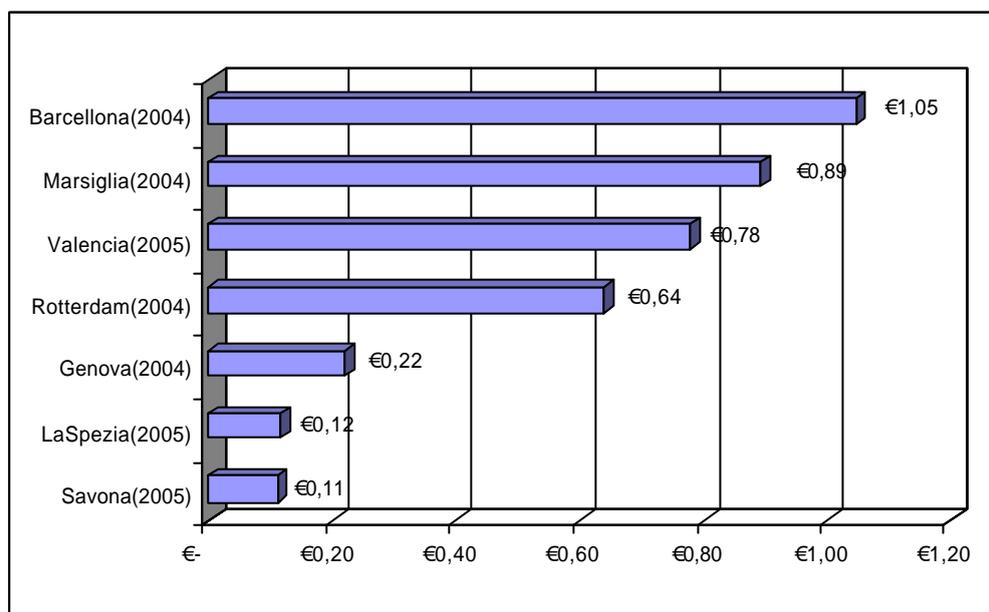
Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo  
Università Commerciale Luigi Bocconi

I diritti doganali riscossi dall'Agenzia delle Dogane di Genova, La Spezia e Savona (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005	crescita '02-'05
Diritti marittimi	€43.507.106	€45.729.342	€50.271.439	€51.417.638	18,2%
<i>tassa e sovrattassa di ancoraggio</i>	€ 12.497.036	€ 13.352.763	€ 12.822.270	€ 13.682.047	9,5%
<i>50% tassa portuale di sbarco e imbarco</i>	€ 8.691.467	€ 9.226.489	€ 9.201.873	€ 9.155.464	5,3%
<i>100% tassa erariale di sbarco e imbarco</i>	€ 12.063.533	€ 12.350.316	€ 12.253.446	€ 12.131.730	0,6%
<i>altri</i>	€ 1.143.863	€ 1.176.907	€ 1.092.859	€ 1.047.408	-8,4%
<b>TOTALE</b>	€ 34.395.898	€ 36.106.476	€ 35.370.447	€ 36.016.649	4,7%
<i>tassa e sovrattassa di ancoraggio</i>	€ 398.352	€ 392.413	€ 351.913	€ 514.370	29,1%
<i>50% tassa portuale di sbarco e imbarco</i>	€ 8.712.855	€ 9.230.453	€ 9.203.180	€ 9.158.394	5,1%
<i>sovrattassa sulle merci sbarcate e imbarcate</i>	€ 0	€ 0	€ 5.345.899	€ 5.728.225	
<b>TOTALE</b>	€ 9.111.207	€ 9.622.866	€ 14.900.992	€ 15.400.989	69,0%
Dazi	€398.935.853	€435.715.415	€515.231.082	€573.158.932	43,7%
Altre imposte	€2.322.547	€2.097.690	€2.353.606	€2.281.709	-1,8%
IVA	€2.681.015.452	€2.763.469.596	€3.064.999.154	€3.327.065.824	24,1%
<b>Totale</b>	€3.125.780.957	€3.247.012.043	€3.632.855.280	€3.953.924.103	26,5%

Fonte: Elaborazioni CERTeT Bocconi su dati delle Agenzia delle Dogane e delle Autorità Portuali

Rapporto tra i diritti portuali (€) e la movimentazione (ton)



Tasse introitate e trasferimenti ai porti liguri (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Entrate dello Stato	€ 3.125.780.957	€ 3.247.012.043	€ 3.632.855.280	€ 3.953.924.103
Trasferimenti ai porti	€ 154.121.372	€ 40.369.178	€ 263.416.648	€ 106.990.149
di cui				
<i>contributi c/gestione</i>	€ 6.676.090	€ 7.225.844	€ 2.148.839	€ 0
<i>contributi c/capitale</i>	€ 138.527.262	€ 23.714.421	€ 246.505.366	€ 91.776.993
<i>diritti marittimi</i>	€ 8.918.020	€ 9.428.913	€ 14.762.443	€ 15.213.156
<b>Incidenza dei trasferimenti</b>	4,9%	1,2%	7,3%	2,7%

Fonte: Elaborazioni CERTeT su dati delle Agenzia delle Dogane e delle Autorità Portuali



**CERTeT**

Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo  
Università Commerciale Luigi Bocconi