



AdSP del Mare Tirreno Settentrionale - Approvato in Comitato di Gestione il Bilancio Consuntivo

Boom di investimenti nei porti del Sistema

Impegnati nel 2021 436 milioni di euro

Nel corso della riunione, è stato inoltre adottato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema

L'AdSP del Mare Tirreno Settentrionale archivia un 2021 decisamente positivo con l'approvazione del Bilancio consuntivo e della relazione annuale sulle attività svolte.

Sono due dei punti all'ordine del giorno della riunione odierna del Comitato di Gestione, nel corso della quale è stato adottato anche il Documento di Programmazione Strategica di Sistema, il principale strumento per la definizione degli obiettivi di sviluppo della portualità e della logistica che per legge deve essere passato al vaglio dall'Organo esecutivo di Palazzo Rosciano prima di poter essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito della Conferenza di Coordinamento delle AdSP.

Il Bilancio

Dalla lettura dei numeri del bilancio di fine anno, presentati dal dirigente amministrativo Simone Gagliani, emerge un quadro contabile equilibrato e un impegno importante sugli investimenti infrastrutturali.

Dopo le difficoltà congiunturali del 2020 - durante il quale sono stati investiti nell'ammodernamento dei porti circa 30 milioni di euro- l'AdSP ha impegnato infatti nel 2021 più di 436 milioni di euro per il perseguimento dei propri obiettivi strategici, da attribuirsi essenzialmente agli impegni assunti sul fronte della Darsena Europa (per 415 milioni di euro).

Le entrate correnti sono state pari a 38 milioni di euro, in aumento del 3,1% sul 2020. Nel corso dell'anno, l'AdSP ha incamerato tra tasse portuali e tasse di ancoraggio 21 milioni di euro, con una diminuzione sull'anno precedente di quasi 800 mila euro, causata principalmente dagli effetti dell'emergenza sanitaria per Covid.

Grazie principalmente all'imputazione dei finanziamenti connessi alla realizzazione della Darsena Europa, le entrate in conto capitale hanno del pari fatto registrare un

aumento consistente rispetto all'esercizio 2020, passando da 13 a 453 milioni di euro.

L'avanzo di amministrazione di esercizio risulta essere pari a 25,7 milioni di euro. Il conto economico dell'esercizio evidenzia infine un utile netto pari a 6,6 milioni di euro.

La Relazione Annuale

Attraverso la Relazione Annuale, l'AdSP ha poi ripercorso l'attività di un anno che tra i risultati più importanti raggiunti annovera l'approvazione del Piano Operativo Triennale per il periodo 2021-2023 e l'adozione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale, che ha definito le strategie da adottare sul fronte della sostenibilità ambientale. Fondamentale, inoltre, l'adozione del Piano Organico Porti con il quale l'Ente ha provveduto a monitorare la situazione del fabbisogno occupazionale negli scali portuali del Sistema, evidenziando le criticità dei modelli di organizzazione del lavoro portuale.

"Il 2021 è stato sicuramente un anno importante per l'AdSP" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli. "I risultati raggiunti sono stati molteplici, e tutti hanno contribuito a ridefinire su basi programmatiche più articolare l'ambito di azione di un Ente che ha tra i suoi obiettivi prioritari quello dello sviluppo della competitività dei porti di competenza e quello della salvaguardia dell'occupazione" ha aggiunto.

Paroli ha ricordato come dal punto di vista delle risorse umane siano state assunte nel 2021 17 persone. Il costo complessivo del personale, pari a 11 milioni di euro, si è attestato attorno al 33% delle spese in conto capitale sostenute dell'Ente, con una media sicuramente inferiore a quella nazionale, che per il settore pubblico assorbe in media il 50% delle entrate dell'Ente.

Il segretario generale ha infine ricordato che nell'anno appena trascorso siano state prorogate a Livorno 27 concessioni rilasciate ex art 18. Sono inoltre state prorogate 18 autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e 11 per lo svolgimento di servizi portuali rilasciate ai sensi dell'art.16 della Legge. Nel Porto di Piombino, invece, sono state prorogate 3 autorizzazioni per le operazioni portuali e 4 autorizzazioni per i servizi portuali.

Il DPSS

Nel corso della riunione è stato infine adottato il nuovo Documento di Programmazione Strategica di Sistema, che ha riperimetrato per ciascun porto del Sistema le aree destinate alle funzioni strettamente portuali, quelle di iterazione porto/città e i collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

In particolare, per quanto riguarda Livorno, lo strumento di programmazione ha moderatamente ampliato la perimetrazione dell'ambito portuale, inglobando al suo interno le aree produttive strettamente legate al porto, tenendo conto delle aree retroportuali. In tale ambito sono state ricomprese, ad esempio, le aree in prossimità dello Scolmatore, sino alla sua intersezione con l'asse ferroviario, e, come aree retroportuali, sia Via Leonardo da Vinci che Via Salvatore Orlando.

Con riferimento ai collegamenti di ultimo miglio, sono state fissate 14 azioni di

sviluppo. Tra gli obiettivi prefissati come strategici trovano spazio la progettazione di un più lineare e scorrevole collegamento della Fi-PI-Li con la Darsena Toscana; la razionalizzazione e separazione dei flussi portuali da quelli cittadini (da realizzare secondo indicazioni concordate tra AdSP e Comune) e la Realizzazione di un Varco Unico a servizio del porto (da valutare rispetto al riassetto complessivo dei varchi e della viabilità di cintura).

Il DPSS ha poi individuato le aree di influenza città-porto, prefiggendosi tra gli obiettivi quello di includere nel suo interno quelle zone che siano maggiormente vocate alla logistica integrata e quindi maggiormente funzionali allo sviluppo della futura Zona Logistica Speciale;

Per Piombino, il Documento di Programmazione ha proposto un consistente ampliamento dell'ambito portuale, favorendo l'inclusione di aree produttive oggi non considerate e da mettere a sistema con il porto operativo: tra queste si citano a titolo di esempio le aree del vecchio altoforno, quelle ex irfid (che si trovano a meno di un km di distanza dalle banchine) e l'area di Poggio Bateria attualmente adibita a parcheggio. Il Documento si ripropone poi di includere nei nuovi assetti portuali il porticciolo Tor di Sale e delle aree ad ovest dello stesso. Viene inoltre proposta l'individuazione di un corridoio ferroviario strategico di interesse pubblico da Terre rosse al raccordo con la Stazione di Fiorentina.

Il DPSS ridefinisce infine i corridoi infrastrutturali di collegamento fra i nodi portuali e le grandi reti, assumendo come azione strategica la definizione del progetto per una nuova accessibilità ferroviaria per merci e passeggeri e lo sviluppo della connessione tra il prolungamento della SS398 e i varchi operativi del porto.

Allo stesso modo, vengono individuate e promosse azioni strategiche per lo sviluppo dei porti dell'Isola d'Elba e di Capraia.