

Relazione Annuale

2021

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

(ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. e) e dell'art. 16, comma 2 della legge n. 84/94 così come modificati dal DLgs. 13 dicembre 2017, n. 232 e Legge 27 dicembre 2017, n. 205)

Approvata nella seduta di
Comitato di Gestione
del 31/05/2022

Indice

Indice	2
1. Aspetti Organizzativi.....	3
2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto.....	8
3. Attività svolte in ambito portuale.....	43
4. Manutenzione ordinaria/straordinaria ed interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione.....	66
5. Gestione del demanio.....	71
6. Tasse portuali.....	81

La presente Relazione Annuale, riferita all'anno 2021, è redatta secondo lo schema e l'indice trasmessa dal Ministero Vigilante con nota Prot. 7995 del 10 marzo 2022.

1. Aspetti Organizzativi

1.1. Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla riorganizzazione della struttura organizzativa in ottemperanza delle disposizioni sul lavoro in smart-working e gli eventuali costi sostenuti

L'anno 2021, primo del secondo mandato amministrativo dell'Ente, è stato caratterizzato dalla nomina, con Deliberazione del Comitato di Gestione del 18 maggio 2021, prot. n. 19/1/2021, di un nuovo Segretario Generale, individuato, come già in precedenza, tra i ranghi del personale dirigente dell'AdSP.

Ad inizio anno, è proseguito il consolidamento dell'assetto organizzativo dell'Ente, precedentemente definito con decreto n. 1889/2017, e in particolare è intervenuta una ulteriore modifica con il decreto n. 11 del 15 gennaio 2021, che ha soppresso la Direzione Affari Generali, Gare e Patrimonio, attribuendone la maggior parte delle funzioni alla Direzione Personale, Organizzazione e Affari Generali (già Staff Personale e Organizzazione).

Gli ulteriori interventi organizzativi sono stati poi rinviati a una profonda revisione della Struttura dell'Ente, che ha impegnato buona parte dell'anno e che ha condotto all'approvazione di due importanti provvedimenti:

- un significativo ampliamento della dotazione organica (Deliberazione di Comitato prot. n. 78/2/2021 del 2 dicembre 2021, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile con nota 39493 del 30 dicembre 2021), che ha alzato da 282 a 335 il numero massimo di personale occupabile dall'Ente (n. 53 unità in più, pari a circa il 20% di incremento);
- il nuovo funzionigramma dell'Ente (decreto n. 1522 del 31 dicembre 2021), con il quale sono stati meglio suddivisi compiti e funzioni sulla base di una Struttura ad albero opportunamente rivista.

Pur in prosecuzione dello stato emergenziale dovuto al perdurare della pandemia da COVID-19, nell'anno 2021 sono stati operati, dal punto di vista delle risorse umane impiegate, interventi significativi anche da un punto di vista quantitativo, dei quali si dà evidenza nel seguito.

Nel corso del 2021 ed in linea di continuità con gli anni precedenti, è infatti proseguito il processo di *turn over*: sono intervenute n. 23 cessazioni, di cui n. 20 per pensionamento (di cui n. 2 Dirigenti e n. 5 impiegati con qualifica di Quadro) mentre

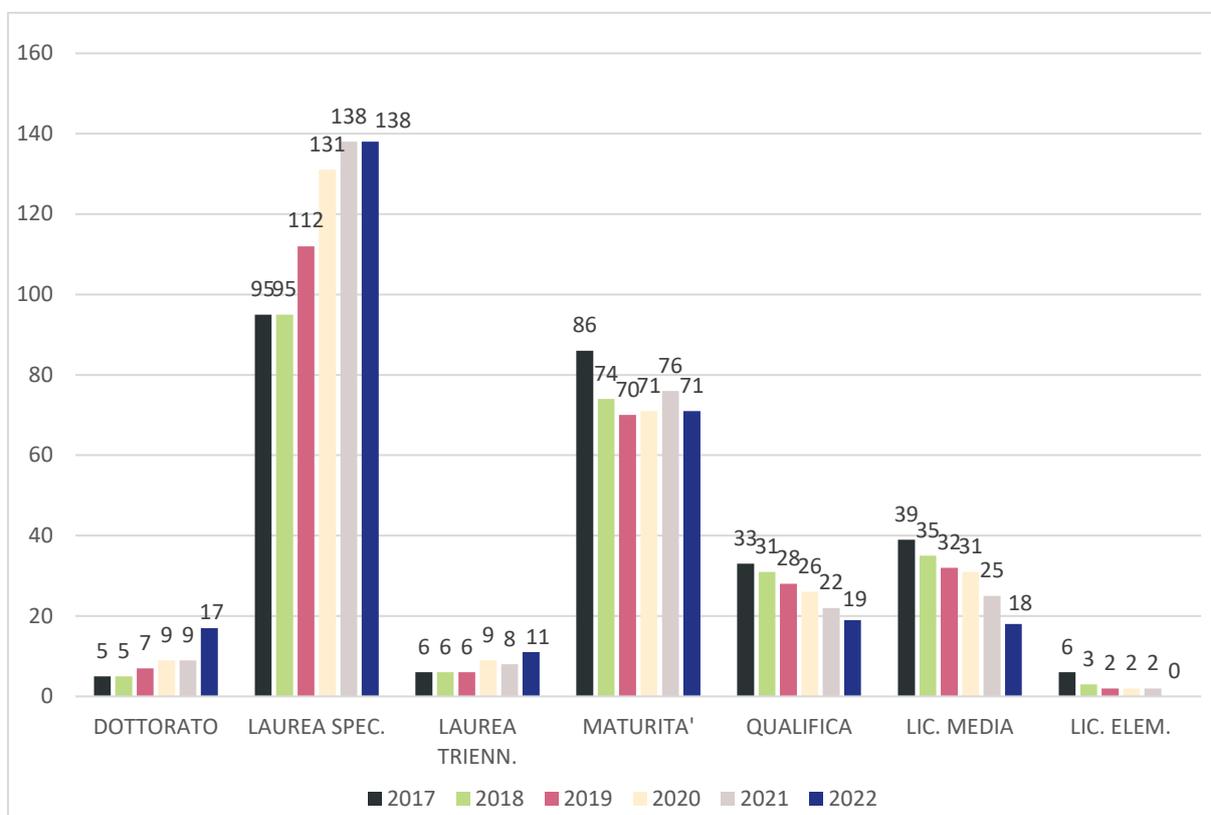
le assunzioni sono state in totale n. 19, di cui n. 2 per soggetti di cui alla legge n. 68/99, art. 1, e n. 5 a tempo determinato fuori dotazione organica. Nel 2021 sono altresì state stabilizzate n. 2 risorse già assunte con contratto a tempo determinato.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2021 risulta pari a 276 unità. A questi si aggiungono n. 5 risorse in sostituzione di lavoratore assente con diritto alla conservazione del posto. Nel conteggio non è compreso il Segretario Generale che, come detto, è un dirigente dell'Ente in aspettativa.

In linea di continuità con gli anni precedenti, i criteri di reclutamento di personale unitamente alle numerose cessazioni per pensionamento hanno prodotto, quale effetto combinato del turn over, l'aumento del tasso di scolarizzazione nonché il possesso di competenze più adeguate alle mutate esigenze storiche di contesto dell'Ente.

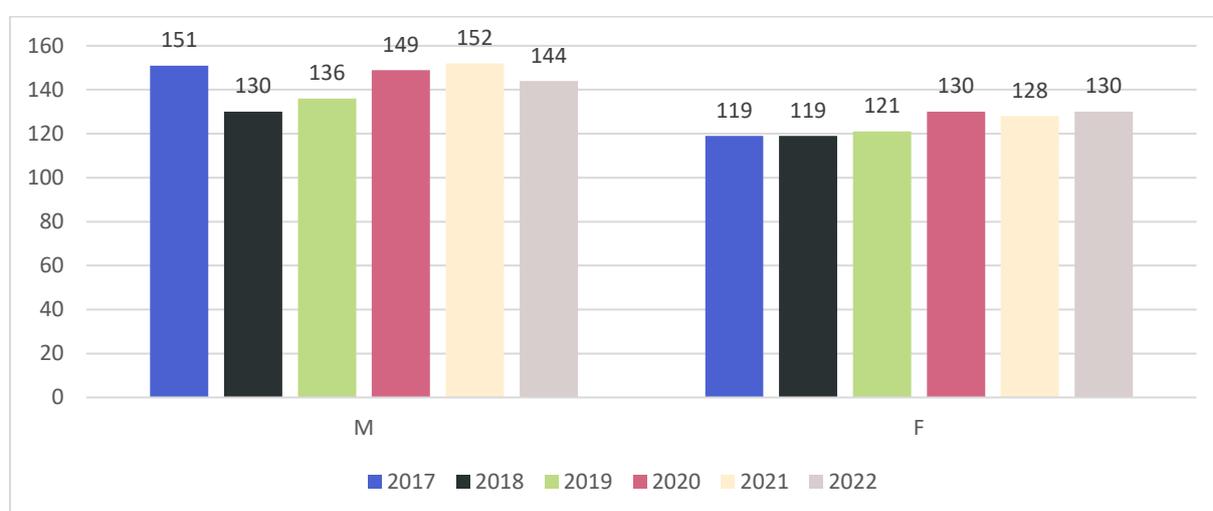
A questo proposito, nella tabella sottostante si può verificare la preponderanza del personale laureato. In particolare, è in aumento l'andamento dei laureati quinquennali e dei dottori di ricerca nell'organico dell'Ente.

Grafico 1.1.1. - Ripartizione dei dipendenti AdSP per titolo di studio (dati al 1° gennaio 2022)



Anche dal punto di vista della parità di genere, l'Ente si attesta, in linea di continuità coi dati del primo mandato amministrativo, su livelli di complessivo equilibrio, rappresentando un esempio virtuoso rispetto alla media nazionale e in particolare rispetto al cluster marittimo-portuale. Specialmente a livello di ruoli organizzativi, sia dirigenziali (n. 9 donne e n. 8 uomini) sia di Responsabili di Ufficio (n. 29 donne e n. 24 uomini) la parità di genere si conferma realizzata nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Grafico 1.1.2. - Ripartizione dei dipendenti AdSP per genere (dati al 1° gennaio 2022)



Per quanto concerne la copertura dell'organico al 31 dicembre 2021, la stessa è riprodotta nel seguente prospetto, che riassume lo scenario occupazionale dell'Ente.

Tabella 1.1.1. - Organico AdSP al 31 dicembre 2021

POSIZIONI	DOTAZIONE ORGANICA APPROVATA	COPERTURA EFFETTIVA DELL'ORGANICO
DIRIGENTI	22	17
QUADRI	75	68
IMPIEGATI	238	191
OPERAI	-	-
TOTALI	335	276

Nel 2021 è proseguita l'emergenza sanitaria relativa alla diffusione del SARS-CoV-2. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha continuato ad adottare le disposizioni organizzative per il contenimento del contagio tra i propri dipendenti, limitando al minimo le trasferte, individuando lo strumento della videoconferenza come modalità preferenziale per lo svolgimento delle riunioni e continuando a utilizzare la modalità di lavoro agile quale strumento precauzionale per evitare la diffusione del contagio tra il personale, in particolar modo per il tracciamento e l'isolamento dei contatti diretti di persona risultata infetta.

È proseguito il graduale rientro del personale, con appositi piani organizzativi di presenza a rotazione nei singoli uffici, alternando il lavoro in sede al lavoro in modalità agile in tutti i settori che, per tipologia di attività, garantissero il buon andamento delle pratiche assegnate e un ottimale livello di efficacia ed efficienza. La modalità di lavoro agile "emergenziale" è stata quindi, di volta in volta e senza particolari modifiche organizzative, prorogata in base alle disposizioni nel tempo emanate dal Governo.

Il 14 ottobre 2021 (decreto n. 1042 in pari data) è stato approvato il "Protocollo di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nell'AdSP del Mar Ligure Occidentale – fase 3", con il quale sono state adattate le disposizioni già emanate alla normativa approvata a livello nazionale (in particolare, in materia di possesso di certificazione verde per l'accesso ai luoghi di lavoro).

1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale

Tabella 1.2.1. - Pianta organica AdSP al 31/12/2021

POSIZIONI	DOTAZIONE ORGANICA APPROVATA	COPERTURA EFFETTIVA DELL'ORGANICO	COSTO ANNUO (€)
DIRIGENTI	22	17	3.647.958,16
QUADRI	75	68	6.613.579,86
IMPIEGATI	238	191	11.936.342,03
OPERAI	-	-	-
TOTALI	335	276	22.197.880,05

POSIZIONI	PERSONALE IN COMANDO	COSTO
DIRIGENTI	0	0,00
TOTALI	0	0,00

PERSONALE A TEMPO DETERMINATO FUORI DOTAZIONE ORGANICA		
POSIZIONI	SOSTITUZIONI	COSTO
DIRIGENTI	0	0,00
QUADRI	0	0,00
IMPIEGATI	5	206.720,20
TOTALI	5	206.720,20

La somma che ammonta a Euro 22.404.600,25 (Euro 22.197.880,05 + Euro 206.720,20) è riferita al personale in servizio al 31 dicembre 2021, in coerenza con i numeri della copertura della pianta organica alla stessa data. Si precisa altresì che il costo del personale dell'intera annualità, comprensivo del personale cessato in corso d'anno, e non risultante nel personale in servizio al 31/12/2021, ammonta ad Euro 24.853.998,24.

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

2.1. Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale

Il Piano Operativo Triennale vigente è stato approvato nella seduta del 29 luglio 2021 e riguardava la programmazione dell'ente per il triennio 2021-2023.

La data di approvazione del vigente POT è stata definita anche sulla base di quanto previsto dalla legge 84/94 che, all'art. 9, prevede l'approvazione del Piano Operativo Triennale entro 90 giorni dall'insediamento del Comitato di Gestione.

A questo proposito occorre ricordare come, a seguito del crollo del ponte Morandi dell'agosto 2018, la programmazione delle opere dell'Ente è stata articolata attraverso la predisposizione di due piani delle opere: il programma straordinario delle opere ai sensi della legge 130/2018 e il piano triennale degli interventi nei due scali di Genova e Savona.

A questo proposito l'attività di programmazione dell'Ente, concentrata sulle opere ha trovato la sua formalizzazione principalmente nelle delibere di approvazione dello strumento finanziario. Ed in particolare nei seguenti provvedimenti:

- delibera prot. N. 95/6 del 07/12/2020 il Comitato di Gestione ha deliberato il Bilancio di Previsione per l'esercizio 2021 dell'AdSP che è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota del 15.2.2021 Prot. 4385 (Prot. AdSP n. 4739 del 16/02/2021) nell'ambito del quale si collocano le opere previste (Elenco Annuale 2021).
- In data 23 luglio 2021, il Comitato di Gestione ha approvato le prime note di variazione al bilancio di previsione 2021 (Delibera n. 42/2/2021);
- In data 29 ottobre 2021, il Comitato di Gestione ha approvato le seconde note di variazione al bilancio di previsione 2021 (Delibera n. 69/2/2021);

2.2. Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel corso del 2021 ha provveduto ad avviare le azioni previste dal Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), in collaborazione con I.R.E. S.p.A., alla quale è stato affidato in data 14 ottobre 2020 il servizio di supporto tecnico per l'attuazione di alcuni interventi del DEASP. Oltre al programma delle misure e degli interventi, AdSP ha portato avanti le progettualità per la richiesta dei finanziamenti

del bando Next Generation EU – Green Port. In particolare, ha redatto i progetti di fattibilità tecnico economica di:

- impianti fotovoltaici nell'ambito della progettazione della Port Grid del porto di Savona;
- impianti fotovoltaici nell'ambito della progettazione della Port Grid del porto di Genova;
- infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici presso i porti di Genova e Savona-Vado Ligure;
- sostituzione di mezzi di proprietà di AdSP con mezzi alimentati elettricamente;
- stazione di ricarica idrogeno per numero 3 autovetture dell'Ente.

Tali progetti hanno consentito ad AdSP di partecipare alla Manifestazione di Interesse pubblicata dal Ministero della Transizione Ecologica in data 25/08/2021 nell'ambito della ***“componente intermodalità e logistica integrata - investimento 1.1: Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - GREEN PORTS, PNRR”***.

Sono state inoltre svolte attività per:

- la procedura di affidamento dei servizi di distribuzione dell'energia elettrica, di fornitura di energia e di manutenzione della rete di distribuzione, oltre che dei servizi manutentivi per gli impianti di pubblica utilità nei siti di Savona e Vado Ligure;
- la predisposizione di una nuova scheda del Programma degli Interventi del DEASP relativa all'elettificazione di terminal traghetti e terminal crociere di Stazione Marittima a Genova e di Terminal Crociere del porto di Savona;
- Intervento di “Cold Ironing” del Terminal Container di Genova Prà per un totale di 2 punti di presa su 4;
- La fornitura e posa in opera di una stazione mobile di Gas Naturale Liquefatto (GNL) prevista nell'ambito del Progetto “GNL FACILE”;
- Ricezione di proposte di Partenariato Pubblico Privato ai sensi degli art. 180 e seguenti del codice dei contratti al fine di ottenere la riqualificazione e la gestione degli impianti di illuminazione pubblica del Porto di Genova oggi in essere. La proposta di PPP selezionata verrà posta a base della relativa procedura concorrenziale;

- Approfondimenti tecnici ed incontri con stakeholder pubblici e privati al fine di promuovere l'installazione di impianti fotovoltaici su coperture di edifici situati all'interno dei confini demaniali, la sperimentazione di impianti alimentati con energia dal moto ondoso e la realizzazione di impianti tecnologici ad alta efficienza (cogenerazione e trigenerazione) nel porto di Genova, oltre ad approfondimenti tecnici volti alla realizzazione di una smart grid nel porto di Savona;
- Studio della possibile composizione e dei modelli organizzativi per il costituendo Comitato DEASP e di alcuni sistemi di monitoraggio ed ottimizzazione delle performance energetico-ambientali.

Il servizio ambiente e impianti porta avanti costanti interlocuzioni con i Comitati Cittadini, con il difensore civico, con l'Assessorato al Porto e tutte le strutture coinvolte nelle relazioni città – porto.

Sul tema delle emissioni acustiche, sono stati portati avanti i monitoraggi iniziati nell'anno 2019 per il monitoraggio del Terminal PSA a Genova Prà. Tali attività sono state oggetto del Progetto Europeo Italia Francia marittimo "Rumble" specificatamente per la realizzazione dell'opera di mitigazione del parco delle dune di Prà. I monitoraggi continuano nell'area di Genova Prà e si sono focalizzati anche nell'area del Terminal Passeggeri (Crociere e Traghetti) attraverso l'implementazione della strumentazione acquisita con le economie di progetto.

Sul tema delle emissioni in atmosfera, sono stati portati avanti i tavoli di lavoro all'interno del progetto Europeo Italia Francia Marittimo "AerNostrum" che vede come capofila ARPA Liguria. Inoltre, si stanno portando avanti le interlocuzioni con la Capitaneria di Porto per la verifica delle ispezioni sulle navi e il mantenimento dell'accordo volontario "Genoa Blue Agreement".

Nell'anno 2021 sono terminati i progetti Europei Interreg Italia Francia Marittimo "ImpattiNo" (per lo studio di un sistema di economia circolare sulle plastiche e sulle acque di slop), "Rumble" (citato in precedenza) e "GNL-Facile" (fornitura di un serbatoio criogenico di Gnl per rifornimento dei mezzi terrestri e azioni di sensibilizzazione della cittadinanza e giornate dimostrative).

AdSP è coinvolta nel Progetto Asse Horizon 2020 "EngeMMonia" che porta avanti lo studio dell'ammoniaca come combustibile per un percorso di decarbonizzazione del settore navale.

2.3.Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia

A partire da gennaio 2021, nel porto di Genova, - in continuità evolutiva con l'annualità 2020 - l'AdSP ha dato attuazione al programma d'azione istituzionale di contrasto al fenomeno epidemiologico Covid-19, per la tutela della salute dei lavoratori e gli operatori economici del sistema portuale di Genova e Prà.

È stato, così, presidiato/gestito:

- diffusione ed esplicazione dei protocolli nazionali, delle norme di riferimento, delle direttive e circolari di vari Organi a categorie ed operatori, previa loro interpretazione e "traduzione operativa";
- integrazione disposizioni/comunicazioni/protocolli con misure specifiche o attuative;
- diffusione e coinvolgimento costante delle rappresentanze datoriali, delle organizzazioni sindacali e diffusione ai singoli operatori;
- coinvolgimento delle strutture ASL ed USMAF;
- monitoraggio sistematico ispettivo sulla produzione dei protocolli di sicurezza aziendali, sul comitato di sicurezza aziendale, sulle relative ottemperanze;
- mantenimento sezione dedicata sul sito web dell'Ente.

L'insieme coordinato e strutturato delle attività previste e degli impegni presi nei confronti del sistema portuale ha permesso al modello organizzativo ed operativo dell'AdSP di reazione alla crisi - cd. "macchina" emergenziale/preventiva "Covid 19 – Porto" - di continuare a garantire, anche per l'anno in esame:

- i) la continuità del sistema portuale e della sua produttività;
- ii) la conseguente tutela occupazionale;
- iii) l'immagine stessa della portualità degli scali del Sistema.

A partire da febbraio/marzo, parallelamente alla costante disamina delle innovazioni normative sulle misure di prevenzione e contenimento per la tutela della salute negli ambienti di lavoro, sono state impartite al corpo ispettori dell'ente le istruzioni operative per effettuare le verifiche ispettive e per la conseguente redazione dei quadri sinottici di rendicontazione, nell'ambito delle campagne di monitoraggio. Nel corso dell'anno, gli interventi sistematici sono stati affinati e/o integrati sulla base delle risultanze delle rendicontazioni prodotte dal corpo ispettori, dall'evolversi del contesto emergenziale sanitario e delle innovazioni normative nazionali.

L'Ente ha preso parte al presidio attivo nelle fasi emergenziali della gestione marittimo/nave, in casi frequenti di positività Covid-19 dei marittimi, al fine di

garantire la sicurezza e l'igiene del lavoro nel ciclo delle operazioni portuali lato nave. Sul tema, al fine di disporre di un monitoraggio organizzato del numero dei casi Covid-19 a bordo nave nell'ambito del porto di Genova, è stata definita una procedura di attivazione dell'ufficio ispettorato, specifica in base al comparto portuale, a seguito della ricezione delle comunicazioni pervenute da parte della Capitaneria di Porto ed è stata predisposta una reportistica dal mese di gennaio al mese di dicembre 2021.

Nei mesi di settembre e ottobre, è stata assicurata la partecipazione ai diversi incontri tra AdSP, OO.SS., rappresentanze datoriali sulle certificazioni verdi Covid-19 per l'autotrasporto. Sul tema, sono state predisposte specifiche divulgazioni al *cluster* dell'autotrasporto, anche a titolo preliminare, interpretando le prime istanze poste dalle disposizioni normative in termini di misure urgenti per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro nel settore dei trasporti e sull'equivalenza dei vaccini esteri.

È stato altresì curato il reperimento e la regolazione della disponibilità delle aree demaniali marittime per "*hub* tamponi" ed esterne all'ambito portuale, oneri di organizzazione ed economici, ripercussioni sulla viabilità portuale e necessità di coinvolgimento di forze d'ordine.

Nella parte finale dell'anno, si è reso, inoltre, indispensabile organizzare l'attività del personale ispettivo assicurando dedicati monitoraggi per acquisire informazioni e aggiornamenti da veicolare -in modo continuativo e commentato- in occasione dei blocchi ai varchi portuali, ad opera di manifestanti contro le certificazioni verdi Covid-19, conseguenti all'entrata in vigore delle disposizioni nazionali in materia.

2.4. Compilazione delle tabelle con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascuno scalo di competenza e per l'intero sistema portuale sulla base dello schema allegato

2.4.1. Scenario di sistema

Una delle più profonde recessioni degli ultimi anni si è registrata nel 2020 in seguito all'evento pandemico del Covid-19. Le straordinarie misure di sostegno fiscale e monetario attivate nel tempo hanno favorito un percorso di ripresa: secondo le previsioni di dicembre dell'OCSE, nel 2021 il PIL mondiale è cresciuto del 5,6% (-3,4% nel 2020), collocandosi su livelli superiori a quelli del 2019 (+2,9%).

Tale slancio per la crescita, soprattutto in Cina e Unione Europea, ha rallentato notevolmente alla fine del 2021, quando gli effetti degli stimoli monetari e fiscali hanno iniziato a diminuire e sono emerse importanti interruzioni della catena di approvvigionamento.

A tal proposito, in Cina, dove la produzione industriale e le esportazioni sono state i fattori chiave della ripresa economica nei primi tre trimestri del 2021, contribuendo ad una crescita del PIL pari all'8,1% (il miglior risultato dal 2011, superando l'obiettivo del governo che era fissato a +6%), il rialzo dei prezzi dei prodotti energetici e la politica "Zero Covid" insieme ai problemi del settore immobiliare hanno fatto registrare un rallentamento nella crescita economica del quarto trimestre segnando un +4% rispetto al +4,9% del terzo trimestre.

Nell'Area Euro, dopo due trimestri in forte espansione, nel IV trimestre l'attività economica ha decelerato (+0,3% rispetto al trimestre precedente) a causa della risalita dei contagi e della conseguente introduzione di misure di contenimento via via più stringenti, nonché del perdurare delle difficoltà di approvvigionamento delle imprese che continuano ad ostacolare la produzione industriale generando il rialzo dell'inflazione.

In Italia, in linea con il trend dell'Eurozona, la crescita del prodotto interno lordo ha proseguito a ritmo sostenuto nel secondo e terzo trimestre del 2021 (+2,7% e +2,6% rispetto ai trimestri precedenti), ed ha registrato un forte rallentamento nel quarto (+0,5% rispetto al trimestre precedente. Fonte: Banca d'Italia).

Ciononostante, il 2022 si prospetta come un anno positivo sostenuto dagli stessi fattori alla base della ripresa: domanda solida e progressivo allentamento delle restrizioni correlate al Covid-19 che favoriranno i settori del turismo e dei viaggi. I maggiori analisti prevedono che l'economia globale crescerà tra il 4,1% e il 4,5% in termini reali.

L'andamento del commercio mondiale e la crisi della supply chain si sono riflesse inevitabilmente sullo shipping. La forte domanda di importazione dei Paesi Europei e Americani unita alla congestione dei porti derivante sia dal breve ma dirompente blocco del Canale di Suez sia dalle importanti chiusure dei porti asiatici, a seguito delle politiche Covid-zero, ha fatto sì che i tempi di attesa delle navi nei porti aumentassero (nel mese di settembre erano oltre 150 le navi in attesa di entrare nei porti di Ningbo e Shanghai), determinando il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi (Sea Intelligence ha stimato che nel 2021 solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati), creando anche criticità legate agli elevati tempi di permanenza dei container all'interno dei porti e al riposizionamento dei container vuoti in Asia.

Quanto sopra descritto, tuttavia, ha fatto sì che molti porti registrassero dati record nelle movimentazioni contribuendo alla crescita del trasporto marittimo globale del 4,3% rispetto all'anno precedente. Il porto di Shanghai, traendo vantaggio dalle chiusure dei porti asiatici, ha reso noto di aver movimentato oltre 47 milioni di TEU, con un incremento dell'8,1% sul 2020, volume che rappresenta il nuovo record storico per lo scalo portuale cinese e il porto di Singapore ha registrato il record con 37,5 milioni di TEU. Risultati record si sono registrati anche nei porti del Northern Range: il porto di Anversa ha registrato il nuovo record storico di traffico annuale con 239,7 milioni di tonnellate movimentate e il porto di Rotterdam ha raggiunto il record con 15 milioni di TEU.

Nel contesto portuale del Mar Ligure Occidentale il traffico totale ha registrato 64.485.116 tonnellate, pari al +10,3% rispetto al 2020 (-5,3% rispetto al 2019). Tale incremento ha coinvolto la quasi totalità delle tipologie di traffico, dai container (+7,1%), al traffico convenzionale (+12,4%), fino alle rinfuse solide e agli olii minerali che chiudono l'anno con un aumento rispettivamente del 16,5% e dell'11,5%.

L'AdSP MaLO mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.781.112 TEU movimentati nell'anno, segnando il suo nuovo record, sia nel traffico passeggeri che conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2021.

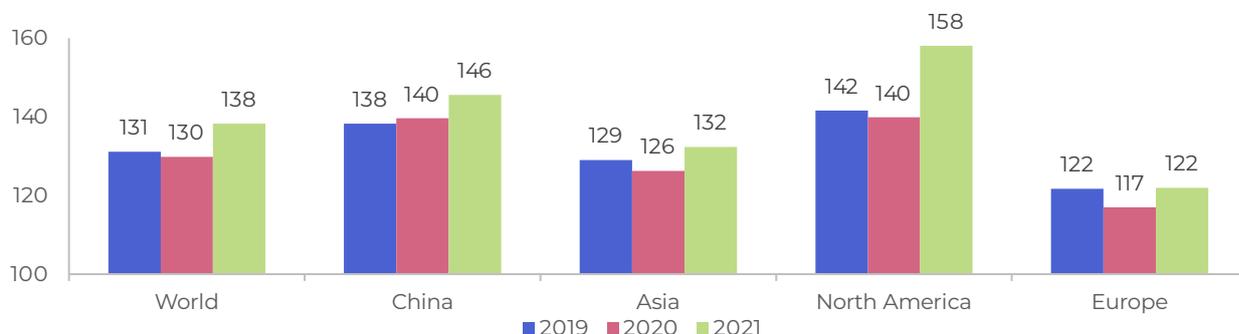
2.4.2. I traffici containerizzati

L'anno appena trascorso ha rappresentato per il settore del trasporto di merci in container un sostanziale ritorno alle condizioni di traffico del 2019, antecedente lo scoppio della pandemia da Covid-19. Tale dinamica rappresenta il consolidarsi di un percorso di crescita dei volumi movimentati nei porti e lungo le rotte globali che si era già intravisto nella seconda metà del 2020 e che ha coinciso con la riduzione

delle più rigide restrizioni al movimento di persone e merci che erano state imposte nei primi mesi dell'emergenza. A ciò si aggiunga il fatto che già nelle prime settimane del 2021 la campagna di vaccinazioni ha consentito di accelerare il processo di ritorno alla normalità.

Secondo gli analisti di Drewry Maritime Research, nel 2021 i volumi di traffico movimentati globalmente hanno superato non solo, come era auspicabile, i quantitativi del 2020, ma anche quelli del 2019: a settembre 2021 il livello del Global Container Throughput Index si attestava a 137, dopo avere raggiunto il massimo storico di 142 a maggio¹. È importante, però, notare come questa dinamica di traffico non si sia consolidata in maniera omogenea in tutte le aree geografiche, soprattutto se si analizzano i dati relativi al biennio 2020-21. Nel confronto con il 2019, il traffico mondiale è, infatti, complessivamente cresciuto del 5,4% con alcune differenze sostanziali: da un lato la movimentazione di container nei porti della Cina e soprattutto e dell'area del Nord America ha superato in maniera significativa i livelli del periodo precedente la pandemia, mentre dall'altro negli scali europei il rimbalzo del 2021 ha riportato i volumi ai quantitativi di due anni prima.

Grafico 2.4.2.1 Drewry Global Container Throughput Index, principali aree geografiche, 2019-2021, 2012 = 100



In questo contesto, le rotte di collegamento lungo il Pacifico hanno rappresentato un elemento di focalizzazione per l'intera industria del trasporto di merce in container e per gli operatori globali che hanno colto nel corso dell'anno le

¹ Il Drewry Global Container Throughput Index misura l'andamento del traffico container basato su dati dei volumi mensili per un campione di oltre 235 porti in tutto il mondo, che rappresentano oltre il 75% dei volumi globali. Il punto base per gli indici è gennaio 2012 = 100.

opportunità di guadagno che sono derivate dalla crescita impetuosa dei volumi di traffico lungo quelle direttrici.

Diversamente da quanto avvenuto durante la crisi del 2008-09, i carrier, attraverso il sistema di alleanze ~~da loro create~~ sono riusciti a equilibrare l'offerta di stiva evitando il rischio di sovracapacità e offrendo al mercato una risposta "ordinata".

Tale situazione di equilibrio fra domanda di trasporto e capacità disponibile sul mercato si è combinata con alcuni elementi di oggettiva difficoltà operativa che si sono verificati nel corso dell'anno, fra i quali le svariate chiusure di alcuni porti in Cina attuate dalle autorità locali al verificarsi di contagio all'interno dei terminal e la congestione dei porti della Costa occidentale degli Stati Uniti (principalmente Long Beach) che hanno determinato significativi colli di bottiglia lungo tutta la catena di approvvigionamento.

La crescita della domanda di trasporto nei mesi ha causato la riduzione al minimo storico del numero delle navi non operative che si è attestato a fine 2021 allo 0,6% della capacità disponibile globalmente, ma allo stesso tempo la mancanza di capacità disponibile sui servizi principali, anche su quelli operati con le navi di maggiori dimensioni. Tali dinamiche, inoltre, hanno avuto ripercussioni non solo sulle rotte transpacifiche, ma in tutte le direzioni, generando la ripetuta mancanza di spazi e di container vuoti in molte aree a livello globale.

La mancanza di disponibilità in termini di capacità offerta ha contribuito all'aumento dei noli che secondo Drewry sono passati da 1.700 USD per 40' trasportato nel 2019 fino ad un massimo di oltre 10.000 USD a settembre 2021, con un tasso di crescita rispetto allo stesso periodo del 2020 del 309%. Nello specifico della rotta Shanghai-Genova, secondo l'istituto di analisi inglese le rate spot sono arrivate a superare i 13.500 USD, ovvero + 500% circa rispetto al 2019¹. Nell'ultimo trimestre del 2021 le rate di nolo hanno registrato una seppur lieve contrazione, dovuta, fra gli altri elementi, ad un rallentamento della domanda che deriva dal verificarsi di problemi lungo svariate catene della produzione industriale che hanno rallentato i processi di approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati e di consegna dei prodotti finiti.

Tenendo anche in considerazione la recrudescenza dell'emergenza pandemica, soprattutto in relazione al diffondersi della nuova variante Omicron, e la rapida

¹ Fonte: World Container Index, Drewry Maritime Research

crescita dell'inflazione, gli analisti prevedono per il 2022 un rallentamento della crescita dei volumi, pari al 4,6% a livello globale.

Come detto, il percorso di crescita dei volumi non ha registrato la stessa intensità in tutte le principali aree geografiche: nello specifico del contesto europeo, i principali porti fino al terzo trimestre del 2021 sono ritornati ai livelli di movimentazione del 2019, dopo avere registrato una considerevole battuta d'arresto nel 2020. Fra i porti presi in considerazione nei primi nove mesi dell'anno i Ports of Genoa hanno registrato, insieme allo scalo di Barcellona, la crescita percentuale più consistente rispetto allo stesso periodo del 2019 (+5,7%) rispetto ai porti del Northern Range, fra i quali Anversa e Rotterdam segnano un andamento positivo meno marcato (+2,5% e +2,7%), mentre Amburgo non riesce a recuperare la perdita del 2020 (-7,9%).

Tabella 2.4.2.1. Andamento dei traffici containerizzati, principali porti europei, gennaio-settembre 2019-21, TEU

	2019	2020	2021	2020vs19	2021vs20	2021vs19
ANVERSA	8.877.237	8.857.074	9.101.200	-0,2%	2,8%	2,5%
ROTTERDAM	11.193.235	10.669.285	11.490.377	-4,7%	7,7%	2,7%
VALENCIA	4.136.146	3.929.306	4.217.112	-5,0%	7,3%	2,0%
BARCELLONA	2.552.562	2.065.390	2.702.093	-19,1%	30,8%	5,9%
AMBURGO	7.038.121	6.346.186	6.485.269	-9,8%	2,2%	-7,9%
PORTS OF GENOA	2.021.820	1.819.448	2.136.675	-10,0%	17,4%	5,7%
LA SPEZIA	1.066.949	841.573	1.056.657	-21,1%	25,6%	-1,0%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale

Per quanto riguarda nello specifico i Ports of Genoa, il 2021 ha rappresentato un anno in cui si sono concretizzate alcune dinamiche che erano state interrotte dallo scoppio della pandemia a febbraio 2020 e che hanno condotto, nel contesto globale generale di crescita dei volumi, al livello massimo di movimentazione di container mai registrato. L'anno si è infatti chiuso a 2.781.112 TEU, in crescita non solo rispetto al 2020 (+11,3%), ma anche rispetto al 2019 (+4,2%, pari a 111.195 TEU).

Tabella 2.4.2.3. Andamento dei traffici containerizzati, Ports of Genoa, 2019-21, TEU

	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
GENOVA	633.657	630.585	586.484	2.615.375	2.352.769	2.557.847
SAVONA	14.440	48.817	57.953	54.542	146.081	223.265
TRAFFICO CONTAINERIZZATO	648.097	679.402	644.437	2.669.917	2.498.850	2.781.112
	2021vs19	2021vs20		2021vs19	2021vs20	
GENOVA	-7,4%	-7,0%		-2,2%	8,7%	
SAVONA	301,3%	18,7%		309,3%	52,8%	
TRAFFICO CONTAINERIZZATO	-0,6%	-5,1%		4,2%	11,3%	

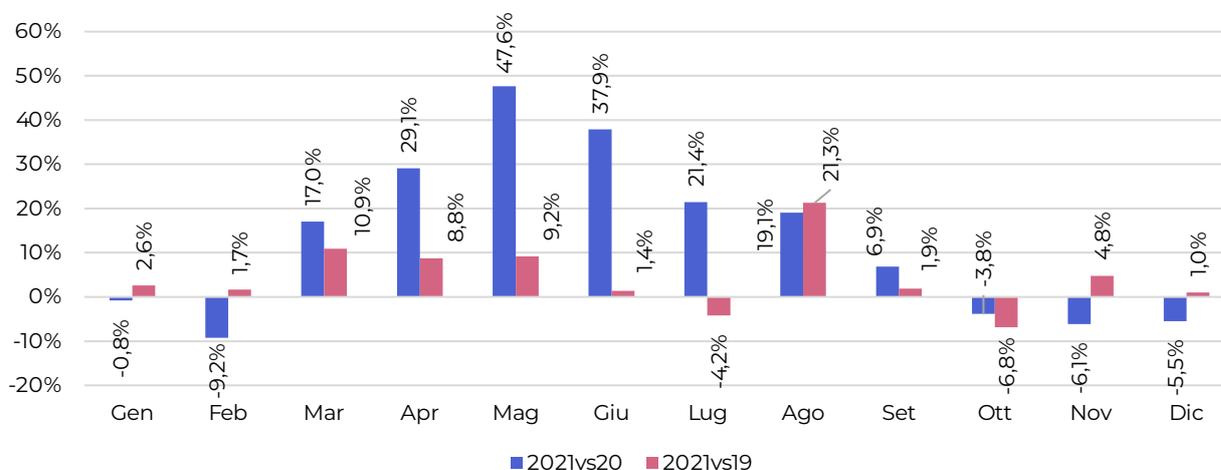
Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Nel confronto con il 2020 entrambi gli scali del sistema registrano una crescita, mentre rispetto al 2019 i due porti di Genova e Savona si attestano su dinamiche diverse: il primo ha chiuso a un livello di traffico inferiore rispetto al 2019, mentre nel secondo si può considerare conclusa la fase di start up e consolidamento delle attività di Vado Gateway che erano stata avviate proprio in corrispondenza con lo scoppio della pandemia. Il porto di Genova chiude, perciò a 2.557.847 TEU (+8,7% rispetto al 2020 e -2,2% rispetto al 2019), mentre Savona-Vado quadruplica sostanzialmente i volumi rispetto al 2019 (+309,3%), consolida la propria posizione nel confronto con il 2020 (+52,8%) e chiude a 223.265 TEU. Il 2021 segna anche il primo anno completo di attività del Genoa Mediterranean Gateway di Calata Bettolo a Genova, che supera i 100.000 TEU movimentati nei dodici mesi.

L'andamento dei traffici lungo i mesi dell'anno scorso rappresenta la concretizzazione a livello locale delle dinamiche di mercato, soprattutto in riferimento all'equilibrio fra domanda ed offerta che si è determinato nei singoli mesi e al rallentamento delle spedizioni nell'ultima parte dell'anno.

I traffici sono, infatti, cresciuti, soprattutto nella prima parte dell'anno sia rispetto al 2019 sia al 2020, mentre l'ultimo trimestre segna un andamento decisamente più contrastato, tanto da chiudere sotto ai livelli del 2020 (-5,1%).

Grafico 2.4.2.2. Confronto su base mensile fra i volumi di traffico containerizzato, Ports of Genoa, 2019-21, TEU



Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

L'analisi del traffico gateway restituisce la conferma e il rafforzamento del ruolo del sistema rispetto al proprio hinterland di riferimento: la movimentazione di container pieni in entrata e uscita dai Ports of Genoa è cresciuta nel 2021 del 5,8% nel confronto con il 2019 e, pertanto, più rapidamente rispetto al totale dei volumi dei due scali. Il computo finale dei container movimentati da e verso l'hinterland di riferimento si è attestato perciò a 2.422.073 TEU (+208.940 rispetto al 2020 e +70.417 rispetto al 2019).

In questo contesto generalmente molto positivo, salvo il rallentamento del IV trimestre di cui si è dato conto precedentemente, è importante sottolineare come, in un sistema tradizionalmente indirizzato alle esportazioni, si assista ad una crescita più sostenuta sul versante degli sbarchi (+7,3% vs. 2019) rispetto agli imbarchi (+4,9%). Ciò nonostante, il sistema rimane ancora fortemente votato a servizio delle esportazioni che da Nord Italia si indirizzano oltremare e che rappresentano il 60% del traffico gateway di container pieni.

Tabella 2.4.2.4. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, 2019-21, TEU

		IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO			
DIREZIONE		2019	2020	2021	2019	2020	2021	
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	275.210	298.746	260.238	1.061.631	1.047.607	1.113.192
		IMPORT	150.588	150.314	172.340	667.853	616.527	716.611
		TOTALE PIENI	425.797	449.060	432.578	1.729.483	1.664.134	1.829.803
	VUOTI	EXPORT	19.790	14.608	22.649	123.978	83.754	108.819
		IMPORT	132.372	144.053	108.398	498.195	465.245	483.451
		TOTALE VUOTI	152.162	158.661	131.047	622.173	548.999	592.270
	TOTALE		577.959	607.721	563.625	2.351.656	2.213.133	2.422.073
TRANSHIPMENT	TOTALE	70.138	71.681	80.812	318.261	285.717	359.039	

		IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO			
DIREZIONE		2021vs19	2021vs20		2021vs19	2021vs20		
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	-5,4%	-12,9%		4,9%	6,3%	
		IMPORT	14,4%	14,7%		7,3%	16,2%	
		TOTALE PIENI	1,6%	-3,7%		5,8%	10,0%	
	VUOTI	EXPORT	14,4%	55,0%		-12,2%	29,9%	
		IMPORT	-18,1%	-24,8%		-3,0%	3,9%	
		TOTALE VUOTI	-13,9%	-17,4%		-4,8%	7,9%	
	TOTALE		-2,5%	-7,3%		3,0%	9,4%	
TRANSHIPMENT	TOTALE	15,2%	12,7%		12,8%	25,7%		

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

L'importanza delle esportazioni per il sistema dei Ports of Genoa è confermata dall'analisi delle relazioni geografiche. Mentre si conferma il ruolo di riferimento delle due principali aree di commercio transoceanico del nostro sistema, ovvero dell'Estremo Oriente e del Nord America, il peso di quest'ultima cresce fino a rappresentare circa il 25% del totale delle esportazioni complessive del sistema, approssimandosi a 300.000 TEU, con un incremento rispetto al 2019 del 20%. Allo stesso tempo tornano ai livelli di traffico del 2019 le altre due aree di destinazione dei volumi di traffico in imbarco dai Ports of Genoa, ovvero il Medio Oriente e l'Estremo Oriente.

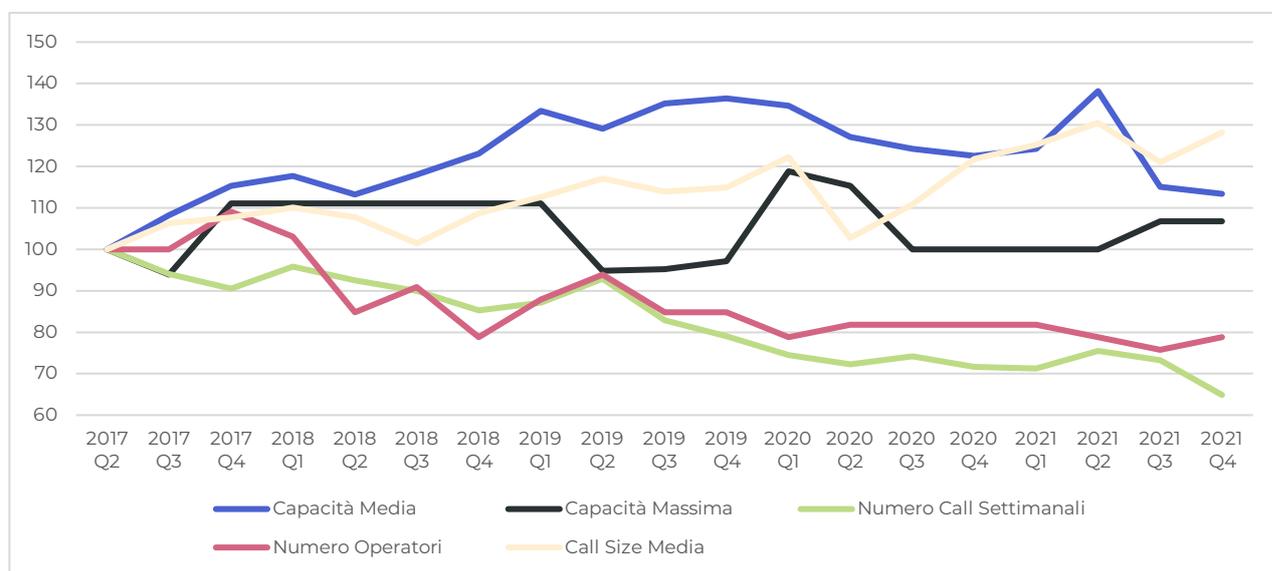
Di pari passo alla crescita delle importazioni e al seppur lieve riequilibrio fra i flussi di traffico, la movimentazione di vuoti nel 2021 registra una contrazione rispetto al 2019 (-4,8%) e si attesta 592.270 TEU.

Nel 2021 crescono, inoltre, in maniera consistente le attività di trasbordo (+25,8% vs. 2020 e +12,8% vs. 2019) che rappresentano ora il 12,9% del totale dei traffici. Tale percentuale, significativamente meno rilevante rispetto a quanto accade negli altri

porti europei, sia mediterranei che del Northern Range, rappresenta un altro elemento a conferma delle strette correlazioni fra i Ports of Genoa e l'hinterland di riferimento.

In termini di offerta di servizi marittimi nel sistema proseguono i fenomeni di concentrazione che caratterizzano l'industria e che, in qualche misura, sono stati acuiti dalle difficoltà operative che si sono verificate lungo il corso dell'anno: nel corso del 2021 si è confermato il numero medio di toccate settimanali che si è attestato fra 36 e 38 accosti nei primi tre trimestri dell'anno, salvo diminuire nel corso del quarto trimestre a 33, in virtù della ridotta domanda di trasporto e, pertanto di una temporanea riorganizzazione di alcuni servizi, soprattutto sulla direttrice dell'Estremo Oriente. Nello stesso periodo si consolida la call size media, ovvero il quantitativo di container, calcolato in pezzi, imbarcati e sbarcati nel corso di ogni singolo accosto nei porti del sistema, che si attesta nel 2021 a 782, rispetto ai 685 del 2020 e ai 687 del 2019. Limitando l'analisi ai soli servizi transoceanici, escludendo, perciò, dal novero i servizi feeder e quelli intra-Med, la call size si attesta a 1.458 pezzi nel 2021 rispetto ai 1.235 del 2020 e ai 1.193 del 2019. In questo contesto si registra anche un call size massima pari a 6.162 pezzi nel terzo trimestre del 2021.

Grafico 2.4.2.3. Andamento della capacità delle navi, numero di call settimanali, numero operatori, Ports of Genoa, 2017-21, 2017 Q2=100



Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale

Una maggior domanda di trasporto ferroviario delle merci era già evidente nel corso del 2020 quando, a fronte di una flessione del traffico containerizzato registrata nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, principalmente causata dalla crisi pandemica, si era verificato un incremento di volumi movimentati tramite ferrovia

pari al 4,0% rispetto all'anno 2019, seppur in gran parte riconducibile all'avvio delle operazioni del terminal Vado Gateway.

Tale tendenza si è definitivamente affermata nel 2021, quando negli scali del sistema portuale si è registrata una crescita del 18,8% dei container trasportati via treno (pari a 380.250 TEU su base annua), movimentati su 9.500 treni e 162.300 carri. In termini assoluti si tratta del miglior risultato dell'ultimo decennio da tutti i punti di vista.

Alla crescita dei traffici ferroviari ha contribuito primariamente il polo di Genova Pra' che ha visto il numero di treni incrementare dai 4.705 del 2020 ai 5.539 dell'anno appena trascorso, anche in virtù del completamento degli interventi infrastrutturali programmati. Tali interventi riguardano principalmente il doppio binario collegamento con la stazione di Voltri Mare, che oggi è dotata di 6 binari di una lunghezza media di circa 500 metri, e un nuovo sistema di segnalamento e gestione centralizzato.

Il terminal di Vado Gateway, a sua volta, continua il proprio percorso di crescita in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, movimentando su ferrovia oltre 41.000 TEU, pari al 27,5% del totale dei volumi gateway dell'infrastruttura.

Con riguardo ai traffici ferroviari del bacino di Sampierdarena, nonostante siano stati movimentati un volume di traffico gateway pari a quasi un milione di TEU (+13,3% rispetto al 2020), si è registrata una leggera flessione dei contenitori movimentati a mezzo ferrovia rispetto al 2019, anche per effetto delle temporanee interruzioni per lavori alle linee di adduzione. Il numero di treni è passato dai 2.931 del 2020 ai 2.784 del 2021, per uno *split modale* del 10,9%, in flessione di quasi un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

Nel sistema portuale, i container trasportati via ferro hanno complessivamente rappresentato il 15,7% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dagli scali del sistema: il *rail ratio* è risultato quindi in decisa crescita rispetto al 2019 (13,4%) ed al 2020 (14,5%), ed in generale dalla nascita del sistema portuale.

In arrivo presso i parchi ferroviari del porto, i treni trasportano sostanzialmente solo container pieni pronti per essere imbarcati, mentre sulla direzione inversa (import), i container vuoti rappresentano il 58% del volume totale, in quanto vengono inoltrati via ferro nei retroporti per essere resi disponibili in prossimità dei centri industriali e produttivi; tuttavia occorre menzionare come, rispetto agli anni precedenti, gli importatori abbiano maggiormente utilizzato la soluzione su rotaia.

In generale, quindi, i numeri evidenziano una maggiore propensione verso l'utilizzo di soluzioni di trasporto maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale, in primis la ferrovia, coerentemente con l'indirizzo dato dalla Comunità Europea e

confermato dalla scelta del Governo italiano di sostenere con i fondi del PNRR le modalità trasportistiche meno impattanti dal punto di vista ambientale.

Tab. 2.5. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2021, TEU

		DIREZIONE		PESO SU TOTALE	
		PIENI	VUOTI	PIENI	VUOTI
VOLUMI VIA TRENO	ARRIVO	211.581	2.509	98%	2%
	PARTENZA	59.742	106.418	37%	63%
	TOTALE	271.323	108.927		

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Come sopra evidenziato, si riscontra per la prima volta una tendenza differente rispetto al passato: il numero di container pieni in importazione movimentati via ferro è cresciuto del 32,6% rispetto al 2020, assestandosi al 8,3% di rail ratio in crescita di quasi un punto. Le esportazioni di contenitori pieni sono cresciute, invece, del 19,6%, incrementando il modal split al 17,5%, rispetto al 15,8% del 2020.

Tab. 2.6. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2020-21, TEU

DIREZIONE	OPERAZIONE	PIENI/VUOTI	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.	2021
ARRIVO	IMBARCO	PIENI	19,5%	68,7%	3,7%	1,5%	19,6%
		VUOTI	-58,4%	-22,6%	181,1%	373,9%	91,3%
PARTENZA	SBARCO	PIENI	67,5%	23,1%	-2,7%	56,1%	32,6%
		VUOTI	-4,5%	61,6%	18,6%	-22,2%	10,1%
TOTALE			17,5%	58,8%	7,6%	1,4%	18,8%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

In termini di aree geografiche interne, la simulazione, pur suscettibile di alcune approssimazioni restituisce un quadro in cui appare evidente come la modalità ferroviaria risulti più competitiva su distanze maggiori.

Seppure, infatti, la Lombardia continui a rappresentare il principale mercato di riferimento dei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale con quasi il 50% dei volumi in entrata e uscita dal porto, questa percentuale scende al 35,9% con specifico riferimento al traffico ferroviario, in linea con gli anni precedenti. D'altro canto, si segnala invece una crescita nei volumi movimentati nel caso del Triveneto (principalmente Interporto di Padova) ed Emilia-Romagna, queste due regioni pesano maggiormente rispetto al totale dei volumi mossi su ferrovia rispetto ai traffici complessivi.

Il *rail ratio* della Lombardia si attesta, quindi, al 11,4%, più basso rispetto a quello complessivo a livello di sistema, mentre quello di Triveneto ed Emilia-Romagna appare più alto (rispettivamente 41,6% e 46,3%).

La crescita del peso del traffico ferroviario rispetto al totale dei volumi generati, soprattutto da e verso le regioni per le quali è necessario coprire maggiori percorrenze, conferma la preferenza che gli operatori accordano a una modalità che garantisce di raggiungere punti interni di consegna e presa in carico della merce più distanti dagli scali, con una maggiore convenienza economica rispetto al trasporto stradale.

La capacità del sistema portuale e logistico di ampliare l'offerta di servizi ferroviari rafforza il posizionamento a livello nazionale dei Ports of Genoa, anche in bacini di riferimento che non sono direttamente riferibili all'hinterland naturale degli scali.

In tale contesto, occorre segnalare che nel 2021 le relazioni con il Triveneto si sono arricchite di un nuovo servizio di collegamento con Pordenone e che nel contempo si sono rafforzati i servizi ferroviari da e verso Piacenza, Melzo, Verona, Rubiera e Padova.

Tab. 2.7. - Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Ports of Genoa, 2021, TEU

	VOLUMI VIA TRENO		RAIL RATIO
	TEU	PESO %	
LOMBARDIA	136.622	35,9%	11,4%
TRIVENETO	106.370	27,96%	41,6%
EMILIA-ROMAGNA	96.646	25,41%	46,3%
PIEMONTE	42.409	11,15%	8,7%
ALTRE	282	0,07%	<1%
TOTALE	380.328		15,7%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

In un contesto di forte crescita della domanda di trasporto ferroviario vanno inseriti gli interventi di ammodernamento e miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria portuale che interessano tutti i bacini del sistema portuale.

In aggiunta ai già citati interventi a cura di RFI che riguardano il porto di Genova Pra', va ricordato che a Vado Ligure è stato portato a termine nel Settembre 2021 l'adeguamento tecnologico e il potenziamento degli impianti di sicurezza e segnalamento nei pressi del raccordo ferroviario di Vado Ligure, mentre è in fase di progettazione l'ampliamento e adeguamento del terminal Intermodale di Vado

Ligure per il potenziamento del parco ferroviario e il rifacimento della viabilità di accesso al bacino portuale.

Tra gli interventi più importanti nel porto di Savona va menzionato il ripristino della galleria ferroviaria sotto la fortezza del Priamar per cui è stato avviato il progetto di fattibilità tecnico-economica, oltre ad un intervento di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria finalizzata a garantire la circolazione dei convogli in sicurezza.

Sul fronte genovese, nel dicembre del 2021 è stata avviata la prima fase dei lavori di ammodernamento e prolungamento del parco ferroviario Rugna che, a regime, sarà dotato di 9 binari e nuovo sistema di segnalamento. Nel contempo RFI ha avviato nel 2021 la progettazione del collegamento ferroviario con il parco Campasso (tramite Galleria Molo Nuovo) e dell'intervento di adeguamento del Parco ferroviario Fuori Muro che rappresenterà, insieme al già citato nuovo parco ferroviario del Campasso, il principale scalo per la gestione della movimentazione di treni nel bacino di Sampierdarena, anche in vista della realizzazione della nuova diga foranea, consentendo così la movimentazione sostenibile di un crescente volume di traffico merci.

2.4.3. Merce convenzionale

La merce convenzionale raggruppa due componenti di traffico con condizionamenti differenti tra loro: rotabili e merce varia. Entrambe le componenti sono ben rappresentate nei diversi porti del sistema, con i traffici di merce varia che sono, a loro volta, prevalentemente costituiti da acciai e prodotti ferrosi, prodotti forestali e cellulosa, carichi eccezionali e project cargo, oltre che dalla frutta movimentata dal terminal specializzato di Vado Ligure.

Il settore ha mostrato i primi segnali di ripresa a partire dall'ultimo trimestre del 2020, con un trend registrato nel corso del 2021 che ha confermato questi primi segnali di ripresa.

Il terzo trimestre del 2021 si era chiuso con una performance positiva rispetto allo stesso periodo del 2020, ed anche l'ultimo trimestre segna un valore in crescita, contribuendo ulteriormente alla ripresa del settore.

Per questa merceologia, nel mese di dicembre si è registrata una crescita al 3,9% rispetto al 2020 e, sostanzialmente, in linea con quanto movimentato nello stesso mese del 2019 (-0,1%).

Il quarto trimestre dell'anno, infine, si è chiuso con un incremento del 2,5% rispetto agli stessi 3 mesi dello scorso anno, in leggero calo rispetto al risultato del 2019 (-1,4%), registrando un dato che contribuisce a stabilizzare la crescita nell'anno del sistema portuale a +12,4% rispetto al 2020. Il risultato, se confrontato con i 12 mesi del 2019 in cui gli effetti della pandemia non erano ancora presenti, sconta ancora un calo del 2,8% chiudendo l'anno a 14,8 milioni di tonnellate.

Le varie componenti di traffico della merce convenzionale, come più volte segnalato nelle note precedenti, mostrano però andamenti eterogenei sia tra le singole merceologie che tra i diversi scali del sistema.

Uno dei settori con la maggiore incidenza sul segmento della merce convenzionale è certamente la filiera dell'auto. Il 2021 si è dimostrato un anno positivo per il settore, anche se con un andamento profondamente differente nel corso dei 12 mesi. Dopo alcuni mesi di quasi totale blocco della produzione italiana di auto a seguito della pandemia, il mercato dell'auto ha registrato una repentina ripresa delle immatricolazioni a partire dal secondo trimestre dell'anno, con ottimi risultati nei mesi successivi ed un successivo rallentamento a partire dal mese di settembre, sia a livello italiano che a livello europeo. Il risultato annuale italiano delle immatricolazioni (+5,5%) si conferma superiore alla media UE (-2,4%) ed a quello dei principali paesi europei (Francia +0,5%, Germania -10,1% e Spagna +1,0%), seppure ancora lontano dai livelli del 2019. Se si confronta il dato delle immatricolazioni del 2021 con quanto fatto nell'ultimo anno precedente alla pandemia si registra un pesante calo nel settore (-25,5% a livello europeo e -23,9% a livello nazionale) con l'unica nota relativamente positiva di aver registrato risultati meno negativi di quelli fatti dai principali competitor.

Questo calo è prevalentemente portato da un combinato di effetti: un rallentamento fisiologico dopo la repentina ripresa successiva al lockdown del 2020, un allentamento degli incentivi fiscali erogati dai vari governi europei e, soprattutto, la cosiddetta "crisi del microchip" che sta tenendo ferme diverse fabbriche a livello globale con anche un ricorso alla cassa integrazione straordinaria diffusa a livello europeo. Nonostante ciò, i mercati di riferimento degli scali del sistema hanno mostrato segnali di tenuta, sia dal punto di vista della materia prima (gli acciai importati) che da quello dei prodotti finiti (auto ed altri veicoli).

Il segmento dei prodotti metallici ha visto una buona ripresa: nel porto di Genova. Il quarto trimestre del 2021 si è chiuso con un buon incremento su base annua del 46,0%, che risulta ancora più significativo se comparato con il 2019 (+42,6%). Il progressivo per i primi 12 mesi registra un incremento del 26,3% rispetto allo stesso periodo del 2020, ma rimane ancora indietro se confrontato coi risultati del 2019 (-15,3%). La performance dello scalo savonese risulta altrettanto positiva con un

incremento del 14,0% rispetto al quarto trimestre del 2020 (+46,4% confrontato con il Q4 del 2019) ed un progressivo sull'intero anno che mostra una crescita del 145,3% rispetto al 2020 e del 20,9% rispetto al 2019.

Il segmento di maggior peso all'interno della merce convenzionale è sicuramente quello di rotabili che ha mostrato performance differenziate tra i due diversi scali del Sistema, nel periodo preso in esame. I traffici di rotabili ed auto nuove nel porto di Genova hanno mostrato, durante il quarto trimestre del 2021 una ripresa del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2020 (-0,8% rispetto al Q4 2019) ed una performance complessiva per i 12 mesi del 8,6% (ma -0,9% rispetto al 2019) chiudendo dicembre con circa 4,7 milioni di metri lineari movimentate sulle banchine genovesi nel corso dell'anno. Negli scali di Savona-Vado Ligure, l'ultimo trimestre dell'anno si è concluso con un calo del 3,1% rispetto allo stesso periodo del 2020 (-8,8% rispetto al 2019), mentre il risultato dell'anno si è attestato a 4,1 milioni di tonnellate (+16,3% rispetto al 2020). In questo secondo caso, rispetto a quanto visto negli scali genovesi, il calo su base annua è rimasto più accentuato e non si è ancora registrata una completa ripresa rispetto ai volumi del 2019 (-4,4%).

I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, la maggior parte delle movimentazioni del porto di Genova ha come origine o destinazione altri porti italiani, con le isole maggiori che registrano la più alta frequenza di servizi, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco.

I porti di Savona-Vado Ligure registrano invece una quota preponderante di traffici con la Spagna seguita dagli scambi nazionali e da quelli con la Francia, favoriti dai servizi effettuati da Corsica Ferries.

Va sicuramente sottolineato come la buona tenuta del settore rotabile sia principalmente da attribuire alla concomitanza di due fattori chiave, strettamente interconnessi tra loro, come l'esistenza delle Autostrade del Mare e la presenza dei principali operatori del settore negli scali del sistema.

Le Autostrade del Mare sono uno degli snodi intermodali principali per il traffico stradale che ha origine o destinazione tra le sponde del Mar Mediterraneo. Oltre al miglioramento dell'efficienza logistica, gli incentivi dedicati a questo tipo di trasporto (e.g. il Marebonus) rendono ancora più attrattiva questa modalità per gli operatori. A conferma di ciò, la quasi totalità dei traffici rotabili movimentati negli scali del sistema sono direttamente imputabili alle Autostrade del Mare (98% del traffico genovese) con operatori come Grimaldi, GNV e Tirrenia, tutti presenti negli scali del sistema, tra i principali attori del settore.

Il comparto delle merci varie, oltre che dai prodotti metallici indicati in precedenza, è costituito dal segmento dei prodotti forestali e da quello della frutta.

Per ciò che riguarda i prodotti forestali, come storicamente avviene nella movimentazione di questa categoria di prodotti, l'andamento dei traffici registra variazioni anche molto consistenti sia su base mensile che relativamente ai risultati dei vari porti del sistema.

Nel porto di Genova, il quarto trimestre del 2021 dei prodotti forestali ha mostrato un risultato più che doppio rispetto allo stesso periodo del 2020 (+57,3%), mentre il risultato annuo si è chiuso con un incremento del 34,9% rispetto al 2020. Allargando il confronto al 2019, l'incremento su base annua è ancora più consistente (+93,8%), ma è principalmente imputabile alla parziale disponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019. Lo scalo savonese mostra un calo più marcato durante l'ultimo trimestre dell'anno (-40,7% rispetto al 2020 e -21,8% rispetto al 2019) con una chiusura dell'anno vicina al -19,5 rispetto al precedente e del -27,6% rispetto al 2019. Nel porto di Genova i volumi complessivi hanno quasi raggiunto le 109 mila tonnellate, mentre Savona raggiunge le 162 mila.

La frutta, altra componente di rilievo all'interno del segmento della merce varia, ha chiuso il quarto trimestre del 2021 con una movimentazione nel porto savonese pari a circa 88 mila tonnellate, registrando un calo del 4,3% rispetto al 2020 e del 3,8% rispetto allo stesso trimestre del 2019. A livello progressivo, il risultato annuo mostra un calo del 5,1% rispetto al 2020 e dell'8,3% nel confronto con il 2019. Questo calo, oltre che ad una contrazione dei consumi, è dovuto soprattutto ad un incremento di quota di frutta trasportata all'interno di container refrigerati che, infatti, hanno chiuso il 2021 con una crescita del 12,6% rispetto al 2020 e del 12,8% rispetto al 2019.

2.4.4. Rinfuse liquide

Il settore delle rinfuse liquide concentra i volumi maggiori nella movimentazione di greggio pur facendo registrare buone performance anche nelle rinfuse liquide minori a cui si associa un elevato valore unitario delle merci.

Per quanto riguarda la movimentazione di greggio, i due terminal di riferimento rimangono Porto Petroli a Genova e Sarpom a Vado Ligure. I due impianti, oltre ad avere un'ampia rete di depositi per la merce situati vicini alla costa, sono dotati di oleodotti per l'alimentazione delle raffinerie situate nell'entroterra. Porto Petroli è collegato alle raffinerie di Busalla e Sannazzaro de' Burgondi, oltre che a diversi depositi dell'Italia settentrionale, mentre il terminal Sarpom alimenta, in aggiunta ai depositi costieri di Quiliano, la raffineria Esso di Trecate.

Il consumo di petrolio greggio è strettamente correlato con l'andamento di alcuni specifici settori economici. L'ultimo report dell'International Energy Agency riporta come circa 2/3 del greggio consumato a livello globale sia raffinato per il settore dei

trasporti (soprattutto gasolio da autotrazione e benzina per il trasporto aereo e terrestre), con una percentuale pari al 17% utilizzata come materia prima nei vari processi industriali di trasformazione (produzione materiali plastici, ecc..) ed il residuo dedicato alla produzione di riscaldamento ed energia nel settore industriale, commerciale, residenziale ed agricolo.

Nel 2019 la domanda globale di crudo aveva raggiunto i 100 milioni di barili al giorno (circa 5 miliardi di tonnellate annue), per poi crollare a 91 milioni di barili al giorno nel corso del 2020 e risalire a 96 milioni a fine 2021, un dato pari a quello registrato nel 2016.

Sempre secondo le stime dell'International Energy Agency, nel corso del 2020, il consumo di petrolio greggio delle raffinerie europee ha mediamente registrato un calo di 1,5 milioni di barili al giorno (circa 65 milioni di tonnellate durante l'intero anno). Questo calo ha avuto un pesante impatto sulle prospettive di crescita registrate fino al 2019 rallentando le prospettive di crescita di circa 3 anni.

A livello globale i consumi di greggio sono stimati tornare ai livelli pre-covid nel corso del 2023 ma, analizzando i trend dei singoli paesi, si registrano tendenze molto differenti tra le economie avanzate e quelle in via di sviluppo. A livello europeo, sebbene il calo nel primo trimestre sia stato più contenuto, e il consumo per il 2021 sia previsto in crescita rispetto al 2020 (+5,8%), le attuali previsioni relative alla domanda dei prossimi 5 anni non vedono per il settore della raffinazione il ritorno ai livelli del 2019 (14,9 milioni di barili/giorno previsti per il 2026 rispetto ai 15,7 milioni del 2019).

Le raffinerie italiane, e quelle collegate con i porti del sistema, hanno mostrato andamenti in linea con quelli del resto del mercato europeo.

Per quello che riguarda l'ambito più locale del mercato, e quindi le raffinerie afferenti al sistema portuale, si registra il protrarsi degli interventi di manutenzione straordinaria all'impianto EST (Eni Slurry Technology) della raffineria ENI di Sannazaro che dovrebbe perdurare ancora per tutto il 2022, oltre alla prossima manutenzione di alcuni impianti della raffineria di Trecate che dovrebbe limitare l'import di greggio nello scalo di savonese per circa 3 mesi.

In chiave prospettica, al di là dei trend di mercato, se verrà confermata l'ipotesi di riconversione della raffineria ENI di Livorno, sulla scia di quanto fatto a Marghera e con l'obiettivo di andare sempre più incontro alla domanda del mercato, si potrebbe ipotizzare un parziale dirottamento di quei volumi sul terminal genovese che alimenta la raffineria ENI di Sannazaro. Al netto di eventuali cambi di programma da parte della proprietà della raffineria di Livorno, al momento attuale è previsto lo stop all'attività di raffinazione a partire dalla fine del 2022.

Inoltre, secondo le stime pubblicate dall'Unione Energie per la Mobilità, associazione di categoria per il settore petrolifero e della raffinazione, in Italia nel corso del 2020 si è registrata una contrazione relativa al consumo di petrolio greggio pari al 16,6% rispetto al 2019. Questo calo è dovuto, in questa proporzione, agli effetti della pandemia ma non va neppure ignorato un trend consolidato nel mercato che ha visto i citati consumi scendere da 70,4 milioni di tonnellate nel 2011 a 60,2 nel 2019 per poi cedere ulteriormente fino ai 50,2 milioni del 2020.

I dati di UN.E.M. per il 2021 vedono i consumi nazionali in crescita del 9,8% pari ad una movimentazione complessiva di 55,3 milioni di tonnellate. Il dato è in ripresa rispetto al 2020 ma ancora lontano dai 60,2 milioni di tonnellate registrati nel 2019 (-8,2%)

Questo calo risulta imputabile alla concomitanza di diversi fattori quali una domanda di trasporto ancora ridotta, l'aumento dei prezzi del petrolio e dei suoi derivati (i carburanti da autotrazione hanno registrato un incremento medio del 24,1% rispetto al 2020 e del 10,2% rispetto al 2019) e la necessità di smaltire le scorte accumulate nel corso del 2020. I prodotti raffinati stoccati nel corso del 2020, ad esempio, sono aumentati del 7,5% e questa tendenza non può che influire sulla domanda di greggio per la raffinazione nel corso del 2021.

Tab. 2.4.4.1. – Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2019-21 (tonn)

RINFUSE LIQUIDE		IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
GENOVA	OLI MINERALI	3.517.603	2.462.606	3.077.661	14.544.799	10.087.153	12.284.624
	ALTRE RINFUSE LIQ.	200.525	198.596	208.781	817.151	716.384	759.247
	OLI VEGETALI, VINO	81.780	69.240	97.321	279.829	249.888	305.872
	PRODOTTI CHIMICI	118.745	129.356	111.460	537.322	466.496	453.375
SAVONA	OLI MINERALI	1.614.508	1.557.888	1.605.151	6.239.589	5.915.422	5.559.912
	ALTRE RINFUSE LIQ.	19.447	22.307	42.746	60.046	75.039	106.608
	OLI VEGETALI, VINO	19.447	22.307	42.746	60.046	75.039	106.608
	PRODOTTI CHIMICI	0	0	0	0	0	0
TOTALE		<u>5.352.083</u>	<u>4.241.397</u>	<u>4.934.339</u>	<u>21.661.585</u>	<u>16.793.998</u>	<u>18.710.391</u>

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

A livello di sistema portuale, nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno gli oli minerali hanno registrato una crescita del 16,5% rispetto allo stesso periodo del 2020

chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 4,7 milioni di tonnellate. Il risultato progressivo del 2021 si è attestato poco sopra i 17,8 milioni di tonnellate, in crescita dell'11,5% rispetto al 2020 ma ancora in calo nel confronto con il 2019 (-14,1%).

Analizzando le performance dei singoli scali, il quarto trimestre del 2021 ha raggiunto i 1,6 milioni di tonnellate nei terminal di Savona-Vado Ligure (+3% rispetto al 2020), su livelli simili a quelli precedenti alla pandemia (-0,6% rispetto al 2019), mentre nello scalo genovese si è registrato un periodo ottobre-dicembre con volumi pari a circa 3,1 milioni di tonnellate (+25,0% rispetto al 2020 e -12,5% rispetto al 2019).

L'andamento progressivo dell'anno mostra un calo degli scali savonesi (-6,0% sul 2020 e -10,9% sul 2019) ed un risultato positivo per il bacino genovese (+21,8% rispetto al 2020 ma ancora in calo del 15,5% rispetto al 2019).

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, Turchia, Libia e Russia. Per ciò che riguarda la Turchia, nonostante il porto d'imbarco di Ceyhan sia effettivamente localizzato sul territorio turco, la materia prima proviene via condotte dall'Iraq o dall'area del Caucaso.

Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti a seconda delle singole merceologie. Le rinfuse alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) mostrano una buona performance in entrambi gli scali. A Genova il quarto trimestre dell'anno ha visto una crescita del 40,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del 19% rispetto al 2019, mentre Savona-Vado Ligure mostra un incremento ancora più rilevante con una crescita del 91,6% rispetto al 2020 e del 119,8% nel confronto con il quarto trimestre del 2019. A livello di crescita annua i terminal dello scalo genovese mostrano una crescita del 22,4% rispetto a quanto fatto nel 2020 e del 9,3% rispetto al 2019, mentre gli scali di Savona-Vado Ligure sono cresciuti rispetto alle due annualità del 42,1% e del 77,5%.

Questo trend conferma, oltre che una ripresa rispetto al rallentamento del 2020, la buona domanda, attuale e prospettica, di un settore atteso in crescita a livello nazionale.

Lo scenario relativo al settore dei chimici, invece, mostra un andamento differente registrando un calo, oltre che rispetto al 2019 (-15,6%), anche rispetto al 2020 (-2,8%), segnale quest'ultimo di una mancata ripresa del settore ancora penalizzato dagli effetti della pandemia.

A livello complessivo i principali produttori e consumatori di prodotti chimici sono concentrati in Far East, soprattutto in Cina. Di conseguenza, anche i traffici marittimi di questi prodotti sono particolarmente localizzati nel mercato asiatico, e il trend è quello di un ulteriore consolidamento in questa direzione. Basti pensare al fatto che,

a partire dal 2000, la quota di mercato dei produttori UE sul totale delle vendite globali di prodotti chimici è passata dal 24,9% al 14,4% con la Cina che, invece, ha raggiunto il 44,6% del totale. Secondo le ultime stime di CEFIC (The European Chemical Industry Council), la produzione di gomme e plastiche assorbe il 15,5% del totale dei prodotti chimici processati e, in generale, il settore dell'industria ne assorbe il 55,6%.

A livello locale, il petrolchimico dedicato alla produzione di prodotti plastici sta subendo, oltre che una concorrenza costituita dall'importazione di prodotti finiti da paese, un calo della domanda di materie prime dovuta all'incrementata sensibilità ambientale dei paesi sviluppati che spinge le imprese ad un maggior ricorso all'utilizzo di prodotti riciclati con effetti conseguenti sui traffici marittimi.

2.4.5. Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel 2021 a livello di sistema registrano circa 2,5 milioni di tonnellate (+16,5%) mostrando un buon risultato rispetto alla performance del 2020 ma mostrando ancora un ritardo rispetto ai 3,1 milioni di tonnellate del 2019 (-19,0%).

Come anticipato in diverse note precedenti, il confronto con l'anno 2019 per il settore delle rinfuse solide è condizionato dai materiali conferiti per la realizzazione della nuova piattaforma contenitori di Vado Ligure. Se non si considerassero le circa 600.000 tonnellate annue sbarcate fino al 2019, il settore mostrerebbe un completo ritorno sui livelli pre-pandemia (+0,3%).

Il risultato appare in linea con i segnali di ripresa mostrati dal settore dopo le chiusure della scorsa primavera/estate ed è prevalentemente dovuto all'ottima performance dei traffici dello scalo di Genova che hanno chiuso il periodo a 761 mila tonnellate, con un importante incremento delle movimentazioni fatte nel corso dello stesso periodo del 2020 (28,1%) e del 2019 (+20,8%).

Questo risultato è prevalentemente imputabile alla crescita di carbone e petcoke che, rispetto al 2019, registra un incremento pari al 31,9%.

Per ciò che riguarda lo scalo di Savona, il 2021 registra un incremento del 12,2% rispetto al 2020 che porta a chiudere l'anno poco sotto 1,8 milioni di tonnellate, comunque ancora lontano dai circa 2,5 milioni del 2019 (-35,1%). Anche in questo caso, escludendo i materiali conferiti per la costruzione della piattaforma di Vado Ligure, il dato assume dimensioni diverse con un calo di circa il 6,5% rispetto al 2019.

Il calo della componente commerciale, allo stato attuale, risulta quasi interamente imputabile al mercato delle rifuse cerealicole e dei semi oleosi, ancora condizionati da una debole domanda da parte dei mercati di riferimento.

Questo segmento ha subito un generale calo della domanda (-7,3% nei primi 10 mesi a livello nazionale) ed un contestuale aumento dei prezzi che ha contribuito a sostenere la produzione interna a discapito dell'import dall'estero.

Tab. 2.4.5.1. – Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2019-21 (tonn)

RINFUSE SOLIDE	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
GENOVA	154.498	212.341	177.597	630.288	594.345	761.080
SAVONA	429.913	494.372	426.298	2.483.075	1.568.584	1.759.786
TOTALE	584.411	706.713	603.895	3.113.363	2.162.929	2.520.866

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

In generale, analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un profondo sbilanciamento tra import ed export con la quasi totalità delle merci movimentate che vengono sbarcate sulle banchine degli scali del sistema.

2.4.6. Funzione Industriale

Nonostante la crisi legata all'emergenza sanitaria, il 2021 ha registrato risultati positivi per il mercato dell'acciaio. La produzione mondiale di acciaio è cresciuta, nei 64 paesi dichiaranti alla World Steel Association, del 3,6%, rispetto al 2020, attestandosi a quasi 1,9 miliardi di tonnellate.

In Italia sono state prodotte 2,4 milioni di tonnellate di acciaio, realizzando il miglior risultato dal 2012.

Per quanto concerne i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale nel 2021 ammontano a 1.958.059 di tonnellate: +644.727 rispetto al 2020 e + 23.480 rispetto al 2019. Il comparto industriale, a partire dal mese di agosto 2021, ha registrato un recupero rispetto al 2019 che ha contribuito a far registrare una variazione cumulata del +1,2%, mentre dal confronto con il 2020, emerge come l'anno appena trascorso sia stato l'anno della ripresa del settore, con una crescita del 49,1%.

Il 2022 è stimato essere un anno promettente sia a livello macroeconomico sia per il settore siderurgico. Tuttavia, non mancheranno alcuni elementi d'incertezza derivanti dalle dinamiche pandemiche, dalle interruzioni della supply chain, dal caro energia e dal costo delle materie prime.

2.4.7. Traffico passeggeri

Nell'ultimo biennio di crisi globale l'industria crocieristica è stata la più colpita tra i vari settori dello shipping. Nel 2020 ha registrato risultati drammaticamente negativi sia a causa del blocco dei trasporti e delle misure restrittive imposte dai governi per contrastare la diffusione dell'epidemia sia dal crollo della domanda causata dalla percezione del prodotto a seguito dei fatti di cronaca circa il rischio infettivo a bordo delle navi. Malgrado ciò, il settore ha saputo reagire e, forte di una stabilità economica e patrimoniale dei gruppi che dominano il mercato, è riuscito a resistere alle condizioni avverse.

Per l'anno appena conclusosi la ripresa del settore crocieristico a livello nazionale è iniziata in maniera consistente dal mese di maggio, con le graduali aperture delle frontiere nazionali e internazionali e l'evoluzione della campagna vaccinale.

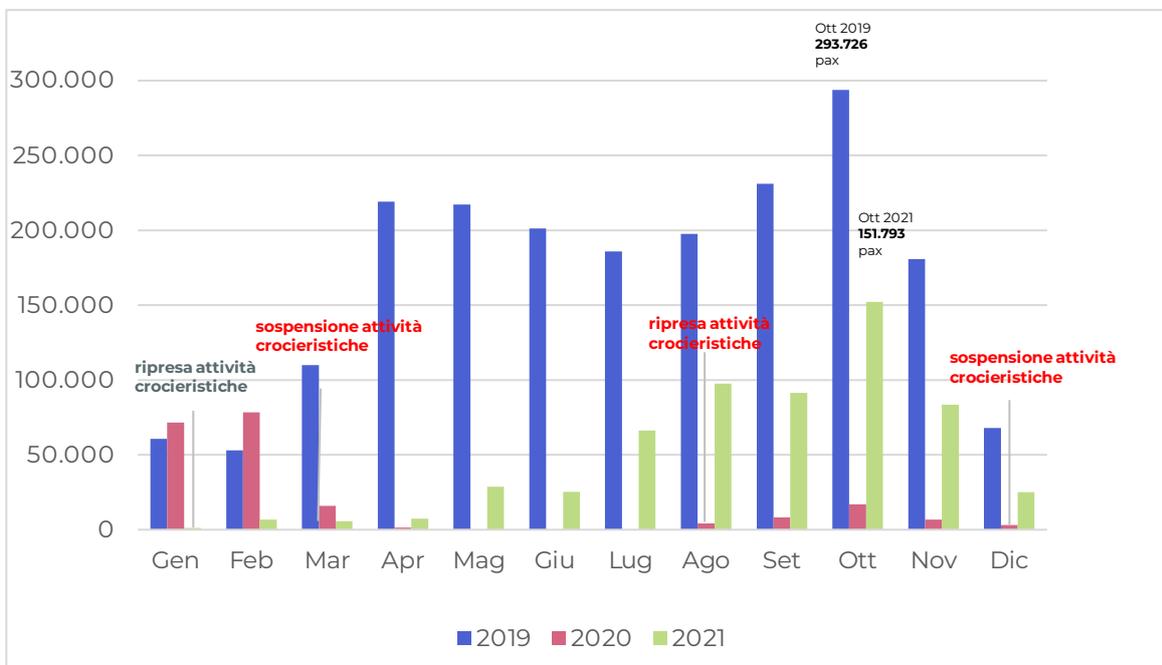
Secondo le stime consuntive elaborate da Risposte Turismo circa le movimentazioni passeggeri negli scali crocieristici italiani, nel 2021 l'AdSP del Mar Ligure Occidentale, con un numero di accosti pari a 215, si è confermata il primo sistema portuale per traffico crocieristico. In termini di passeggeri movimentati il sistema ha registrato performance positive rispetto al 2020: +4010,8% nel II trimestre, +1955,4% nel III trimestre e +871,6% nel IV. Con un totale di 591.391 passeggeri (+186,1% rispetto al 2020, ma -70,7% rispetto al 2019), i porti di Genova e Savona hanno accolto una quota pari al 24% del totale dei crocieristi movimentati in Italia.

Il porto di Genova si è posizionato al secondo posto nella classifica dei primi 10 porti italiani per passeggeri movimentati¹, con 416.386 passeggeri (+217,6% rispetto al 2020, -69,1% rispetto al 2019) e 142 toccate (+195,8%), mentre si è collocato al primo posto nella classifica degli homeport con 228.279 crocieristi, superando i circa 195.000 di Civitavecchia.

¹ Fonte: Italian Cruise Watch 2021, Risposte Turismo.

Savona si è posizionata al sesto posto¹ nella top 10 dei porti italiani per passeggeri movimentati, con 175.005 passeggeri (+132% vs 2020, -74% vs 2019).

Grafico 2.4.7.1.- Movimentazione passeggeri da traffico crocieristico Mar Ligure Occidentale, 2019-



2021

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

La crescita del settore crocieristico proseguirà anche nel 2022: nei porti italiani sono previsti 6 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), pari a circa +118% sul 2021, e circa 3.000 toccate nave (+102%), mentre a livello globale si stimano 12 milioni di passeggeri, quasi la metà del 2019.

A livello locale il quadro previsivo del primo semestre appare condizionato dalla recrudescenza della pandemia; tuttavia, ci si attende che la prossima stagione estiva, sostenuta dall'andamento della campagna di vaccinazione, da un maggior *occupancy rate*, nonché dall'entrata in servizio nuove navi, innovative sia per dimensione che per propulsione, che scaleranno i porti del sistema portuale MaLO, possa incrementare i risultati del 2021.

¹ Ibidem

Per quanto concerne il traffico passeggeri ferry, a livello nazionale, anche in questo caso si segnala il significativo impatto che la pandemia ha avuto nel corso del 2021 al quale si aggiungono le tematiche del rinnovo della continuità territoriale marittima e dei bandi di gara per l'offerta di navi da destinare all'alloggio dei migranti in quarantena.

Nel sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sebbene lontane dai valori del 2019, a partire dal secondo trimestre 2021 le movimentazioni hanno registrato andamenti positivi (+147,1%, +34,8% e +82,0%) rispetto ai corrispondenti trimestri del 2020.

Lo scalo di Genova che ha registrato 1.678.270 passeggeri e quello savonese ne ha movimentati circa 218.877 mila. Nel complesso, il traffico dei traghetti si è attestato a quasi 1,9 milioni di passeggeri, con un aumento del 41,6% rispetto all'anno precedente, ma in contrazione del 25% rispetto al 2019.

Dal porto di Genova la maggior parte dei traffici sono concentrati verso le isole maggiori italiane, con la Sardegna che primeggia tra le destinazioni scelte dai passeggeri, seguite dal Nord Africa, con la Tunisia prima tra le destinazioni internazionali. Le altre destinazioni, con un numero di servizi dedicati decisamente inferiore, sono Sicilia, Corsica, Spagna, Marocco ed Algeria.

I collegamenti principali dal porto di Savona sono, invece, diretti alla Corsica oltre che alla costa sud della Spagna ed al Marocco.

Le previsioni per il 2022 del comparto traghetti sono positive: nello scalo Genovese si prevede un incremento del 15%, mentre a Savona ci si attende una crescita del 28%.

Tab. 2.4.7.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-21, IV trimestre e anno (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
CROCIERE	542.406	26.852	260.907	2.018.270	206.689	591.391
TRAGHETTI	256.041	125.392	228.158	2.528.994	1.340.298	1.897.192
TOTALE	798.447	152.244	489.065	4.547.264	1.546.987	2.488.583

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Tabella 2.4.2.1. - Traffici scalo di Genova, 2021

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	13.043.871	11.262.449	1.781.422
a1	petrolio grezzo	9.061.601	9.061.601	0
a2	prodotti raffinati	3.223.023	1.441.601	1.781.422
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	759.247	759.247	0
B	Rinfuse solide, di cui:	2.722.534	2.482.104	240.430
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	348.582	333.632	14.950
b4	minerali	277.067	277.067	0
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	2.096.885	1.871.405	225.480
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	15.766.405	13.744.553	2.021.852
D	Merci varie in colli, di cui:	33.065.204	15.421.680	17.643.524
d1	contenitori	23.072.059	10.412.765	12.659.294
d2	ro-ro	9.481.893	4.607.634	4.874.259
d3	altro	511.252	401.281	109.971
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	48.831.609	29.166.233	19.665.376
F	N° navi	10.842	5.421	5.421
G	N° passeggeri	2.094.701	933.629	972.965
g1	di linea	1.678.315	822.110	856.205
g2	crocieristi	228.279	111.519	116.760
g3	crocieristi transiti	188.107		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	2.557.847	1.263.614	1.294.233
h1	pieni	1.957.827	786.882	1.170.945
h2	vuoti	600.020	476.732	123.288
L	N° contenitori movimentati di cui:	1.532.861	759.467	773.394
l1	pieni	1.192.720	496.605	696.115
l2	vuoti	340.141	262.862	77.279

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Tabella 2.4.2.2. - Traffici scalo di Savona, 2021

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	5.666.521	5.608.638	57.883
a1	petrolio grezzo	5.217.509	5.217.509	0
a2	prodotti raffinati	342.404	291.233	51.171
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	106.608	99.896	6.712
B	Rinfuse solide, di cui:	1.759.787	1.520.492	239.295
b1	cereali	47.533	47.533	0
b2	mangimi	200.556	183.197	17.359
b3	carbone	731.696	548.926	182.770
b4	minerali	275.377	268.557	6.820
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	504.625	472.279	32.346
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	7.426.308	7.129.130	297.178
D	Merci varie in colli, di cui:	6.517.418	3.582.048	2.935.370
d1	contenitori	2.605.882	1.212.180	1.393.702
d2	ro-ro	3.193.702	1.652.588	1.541.114
d3	altro	717.834	717.280	554
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	13.943.726	10.711.178	3.232.548
F	N° navi	3.605	1.803	1.802
G	N° passeggeri	393.882	156.676	159.828
g1	di linea	218.877	108.616	110.261
g2	crocieristi	97.627	48.060	49.567
g3	crocieristi transiti	77.378		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	223.265	114.186	109.079
h1	pieni	179.946	81.984	97.962
h2	vuoti	43.319	32.202	11.117
L	N° contenitori movimentati di cui:	132.019	66.472	65.547
l1	pieni	108.018	48.502	59.516
l2	vuoti	24.001	17.970	6.031

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Tabella 2.4.2.3. - Traffici AdSP, 2021

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	18.710.392	16.871.087	1.839.305
a1	petrolio grezzo	14.279.110	14.279.110	0
a2	prodotti raffinati	3.565.427	1.732.834	1.832.593
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	865.855	859.143	6.712
B	Rinfuse solide, di cui:	4.482.321	4.002.596	479.725
b1	cereali	47.533	47.533	0
b2	mangimi	200.556	183.197	17.359
b3	carbone	1.080.278	882.558	197.720
b4	minerali	552.444	545.624	6.820
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	2.601.510	2.343.684	257.826
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	23.192.713	20.873.683	2.319.030
D	Merci varie in colli, di cui:	39.582.622	19.003.728	20.578.894
d1	contenitori	25.677.941	11.624.945	14.052.996
d2	ro-ro	12.675.595	6.260.222	6.415.373
d3	altro	1.229.086	1.118.561	110.525
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	62.775.335	39.877.411	22.897.924
F	N° navi	14.447	7.224	7.223
G	N° passeggeri	2.488.583	1.090.305	1.132.793
g1	di linea	1.897.192	930.726	966.466
g2	crocieristi	325.906	159.579	166.327
g3	crocieristi transiti	265.485		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	2.781.112	1.377.800	1.403.312
h1	pieni	2.137.773	868.866	1.268.907
h2	vuoti	643.339	508.934	134.405
L	N° contenitori movimentati di cui:	1.664.880	825.939	838.941
l1	pieni	1.300.738	545.107	755.631
l2	vuoti	364.142	280.832	83.310

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

2.5. Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti

Tabella 2.5.1. - Indicazione della percentuale relativa alle spese del personale rispetto alle Entrate correnti

Entrate correnti	99.737.730,15.
Spese per il personale ¹	24.853.998,24
Percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti	24,92%

Fonte: Elaborazione dati AdSP

2.6. Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale

Tabella 2.6.1. - Indicazione della percentuale relativa alle spese per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale

Spese per la contrattazione di secondo livello ²	4.928.183,12
Spesa per il personale ³	24.853.998,24
Percentuale relativa alle spese per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale	19,83%

Fonte: Elaborazione dati AdSP

¹ I dati relativi alla spesa per il personale si riferiscono al totale complessivo dell'impegno di spesa per il personale nel corso dell'intero anno 2021, compreso il personale cessato.

² I dati relativi alla spesa per la contrattazione di secondo livello si riferiscono al totale complessivo dell'impegno di spesa a tale titolo nel corso dell'intero anno 2021, compreso il personale cessato.

³ I dati relativi alla spesa per il personale si riferiscono al totale complessivo dell'impegno di spesa per il personale nel corso dell'intero anno 2021, compreso il personale cessato.

2.7. Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui

Tabella 2.7.1. - Percentuale relativa alla spesa in conto competenza per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui

IN CONTO COMPETENZA				
Previsione totale conto capitale (a)	Impegnato cap. 5110 (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
754.605.000,00	627.845.468,50	83%	8.516.772,23	1%

Note:

a)	previsioni finali totale spese in conto capitale
b)	impegnato per opere capitolo 5110
c)	pagato in conto competenza sul 5110

Fonte: Elaborazione dati AdSP

Tabella 2.7.2. - Percentuale relativa alla spesa in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui

IN CONTO RESIDUI				
Residui (tot. conto cap. 1/1/21 meno annullamenti 2021) (a)	Residui cap 5110 e 5114 (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
487.509.789,92	406.178.744,98	83%	36.601.935,10	9%

Note:

a)	residui iniziali 2021 totali spese in conto capitale meno annullamento residui 2021
b)	importo residui iniziali per opere capitolo 5110 e 5114 meno gli annullamenti residui
c)	pagato in conto residui sul 5110 e 5114

Fonte: Elaborazione dati AdSP

Anche per il 2021 l'AdSP ha proseguito l'attività avviata negli anni precedenti, in sinergia con il Commissario Straordinario per la Ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10, per l'attuazione del "*Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dall'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova*".

In particolare, con Delibera del Comitato di Gestione prot. n. 30/02/2021 del 23 luglio 2021 è stato approvato il secondo aggiornamento del Programma straordinario (per un valore complessivo di 2,296 miliardi di euro) con un incremento di 337,6 milioni di euro rispetto all'aggiornamento approvato con Decreto del Commissario Straordinario n. 1/2020 (1,96 miliardi di euro) e di 1,235 miliardi di euro rispetto al valore originario (1,061 miliardi di euro). L'aggiornamento ha permesso da una parte di adeguare alcuni progetti in ragione di valutazioni ed approfondimenti intervenuti in corso d'opera e dall'altro di inserire nuovi interventi strettamente connessi con i precedenti.

3. Attività svolte in ambito portuale

3.1. Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94

3.1.1. Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto

A partire dal mese di giugno 2021 AdSP ha provveduto ad inviare ai concessionari e le imprese autorizzate, nonché alle imprese fornitrici di lavoro temporaneo, le schede per la raccolta dei dati relativi alle seguenti informazioni specifiche per il periodo 2021-23:

- costo del lavoro;
- previsioni di traffico;
- tipologia di contratto di lavoro applicato;
- consistenza occupazionale dettagliata per dirigenti, dipendenti amministrativi ed operativi classificati per classe d'età;
- addetti a tempo determinato ed indeterminato;
- specializzazioni principali addetti operativi per fascia d'età;
- eventuale presenza di lavoratori inabili al lavoro operativo;
- previsioni relative agli avviamenti ex art.17 per specializzazione richiesta.

Il contenuto delle schede per la raccolta dati è stato precedentemente condiviso e concordato con le Organizzazioni Sindacali e con le Associazioni di categoria degli operatori portuali.

Una volta predisposta una bozza finale del documento, nel corso dei primi mesi del 2022 sono stati svolti alcuni incontri con i soggetti che hanno fornito i dati propedeutici alla redazione del documento per meglio definire i contenuti da includere nel documento finale al fine di analizzare ulteriori elementi di analisi.

AdSP programma, perciò, di adottare il nuovo Piano Organico 2021-23 entro il mese di giugno 2022.

3.1.2. Notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi, su nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni e sui provvedimenti di sospensione/revoca delle stesse

Ferme restando le problematiche dovute al proseguire della gestione emergenziale, non si segnalano criticità specifiche e si rimanda, comunque, agli specifici paragrafi

sulla gestione del demanio per una più diffusa descrizione delle attività demaniali, anche relativamente alle 125 concessioni per atto formale pluriennale.

Relativamente ai nuovi rilasci effettuati nel corso del 2021, nonostante l'emergenza pandemica ancora in atto, sono stati rilasciati 24 titoli concessori di durata superiore a quattro anni, suddivisi in 11 rilasci (tra atti concessori e atti di sottomissione), 1 atto suppletivo e 6 licenze di subingresso nonché, da ultimo, 6 atti di concessione provvisoria ex art. 10 reg. cod. nav., come meglio illustrato nella successiva tabella 3.1.2.1

Tabella 3.1.2.1. – Elenco titoli concessori superiori ai 4 anni rilasciati nel 2021

Concessionario	Data stipula	Reg. – Rep.	Tipo di atto	Tipo di attività
COMUNE DI GENOVA	20/01/2021	1/2021 - 126	ATTO DI SOTTOMISSIONE EX ART. 38 COD. NAV. (PISCINA MAMELI)	SERVIZI PUBBLICI
CO.GE.MA. SRL	28/04/2021	2/2021 -128	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	CANTIERISTICA
SAN GIORGIO DEL PORTO	31/05/2021	3/2021 -129	LICENZA DI SUBINGRESSO IN LLC	CANTIERISTICA
T. MARIOTTI	31/05/2021	4/2021 -130	LICENZA DI SUBINGRESSO (EX GIN 660)	CANTIERISTICA
T. MARIOTTI	31/05/2021	5/2021-131	LICENZA DI SUBINGRESSO (EX GIN 676)	CANTIERISTICA
TANKOA YACHTS S.P.A.	30/06/2021	6/2021	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	CANTIERISTICA
MUSIC FOR PEACE E.T.S.	20/07/2021	7/2021	ATTO DI SOTTOMISSIONE	ATTIVITA' DIVERSE
PALUMBO SUPERYACHTS S.R.L.	14/09/2021	8/2021	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	CANTIERISTICA
SAN GIORGIO DEL PORTO	15/09/2021	9/2021-136	ATTO DI RINNOVO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	CANTIERISTICA
AMICO & CO	15/09/2021	10/2021-137	ATTO SUPPLETIVO DI SEPARAZIONE E RIMODULAZIONE	CANTIERISTICA

ORTEC SANTAMARIA S.R.L.	22/09/2021	11/2021 -139	LICENZA DI SUBINGRESSO CONCESSIONE A, SANTAMARIA S.R.L.	CANTIERISTICA
SICURNET LIGURIA S.R.L.	29/09/2021	12/2021	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	ATTIVITA' DIVERSE
ACIER STEEL S.R.L.	16/11/2021	13/2021 - 145	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	CANTIERISTICA
TERNA RETE ELETTRICA NAZIONALE S.P.A.	29/11/2021	14/2021	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	SERVIZI PUBBLICI
TERNA RETE ELETTRICA NAZIONALE S.P.A.	29/11/2021	15/2021	LICENZA DI SUBINGRESSO E CONTESTUALE SUPPLETIVO	SERVIZI PUBBLICI
TERNA RETE ELETTRICA NAZIONALE S.P.A.	29/11/2021	16/2021	LICENZA DI SUBINGRESSO E CONTESTUALE SUPPLETIVO	SERVIZI PUBBLICI
GB SHIPYARD S.R.L.	30/11/2021	17/2021 - 150	ATTO DI CONCESSIONE PLURIENNALE	CANTIERISTICA
SILOMAR S.P.A.	09/12/2021	18/2021 -151	ATTO DI CONCESSIONE EX ART. 18 L 84/94	DEPOSITI COSTIERI
PORTO PETROLI DI GENOVA S.P.A.	16/12/2021	19/2021 - 155	ATTO DI CONCESSIONE PROVVISORIA EX ART. 10 RE.C.N.	ESERCIZIO PER CONTO TERZI DELL'INTERO CICLO OPERATIVO INERENTE PRODOTTI PETROLIFERI, PETROLCHIMICI E CHIMICI
ENTE BACINI S.R.L.	17/12/2021	20/2021 - 156	ATTO DI CONCESSIONE PROVVISORIA EX ART. 10 RE.C.N.	CANTIERISTICA

TERMINAL RINFUSE GENOVA SRL	22/12/2021	REP. 158, REG. 21/2021-158	ATTO DI CONCESSIONE PROVVISORIA EX ART. 10 REG. COD. NAV.	TERMINAL OPERATORS
E-DISTRIBUZIONE S.P.A.		22/2021-159	ATTO DI CONCESSIONE PROVVISORIA EX ART. 10 RECN	SERVIZI PUBBLICI
A.O.C. S.R.L.		23/2021-160	ATTO DI CONCESSIONE PROVVISORIA EX ART. 10 RECN	DEPOSITI COSTIERI
SPINELLI SRL	22/12/2021	24/2021-161	ATTO DI CONCESSIONE PROVVISORIA EX ART. 10 REG. COD. NAV.	TERMINAL OPERATORS

Per l'anno preso in esame, per quanto concerne gli atti concessori nell'ambito del comparto Terminal Operator, si segnala l'attivazione prospettica, a regime, di circa 110 milioni di nuovi investimenti di natura privata in capo a rispettivi concessionari (Terminal Rinfuse Genova S.r.l., Silomar S.p.a., Porto Petroli di Genova S.p.a. e Spinelli S.r.l.), come da risultanze delle istruttorie effettuate sui piani industriali presentati a sostegno delle istanze di proroga delle rispettive concessioni.

In termini di sviluppo dei traffici è prevista, a regime, una crescita relativa ai comparti delle rinfuse solide e delle merci varie, complessivamente intese, pari a circa l'80% (sviluppo trentennale), mentre per quanto concerne il comparto dei prodotti chimici pari a circa il 22% (sviluppo ventennale), al netto dei traffici riconducibili ai prodotti petroliferi, peraltro soggetti ad un riassetto areale del compendio. Parimenti, su lato occupazionale si stima una crescita, a regime, pari a circa il 30% della forza lavoro impiegata nell'anno 2020.

Analogamente, per quanto concerne il comparto industriale-navalmecanico (scali di Genova e Savona), si stima l'attivazione di investimenti privati pari a circa 20 milioni di euro, con un contestuale incremento, a regime, di circa il 25% della forza lavoro occupata rispetto al 2020, tralasciando, pertanto, circa 300 unità complessivamente impiegate.

Relativamente ai procedimenti di revoca, non risultano provvedimenti specifici nel corso dell'anno 2021, mentre si segnalano venticinque sospensioni parziali e temporanee dell'efficacia di titoli concessori rilasciati per atto formale, disposte per consentire l'esecuzione di lavori di interesse pubblico o per altre ragioni di pubblico interesse, come meglio illustrato nella successiva tabella 3.1.2.2.

Tabella 3.1.2.2. – Elenco sospensioni di titoli concessori superiori ai 4 anni disposte nel 2021

Concessionario	Rif. nota DT	Oggetto (lavori)	Area sospesa
SPINELLI	istanza SILOMAR prot. 21476 del 12/08/2020 (del 11.08.2020 con prot CIE 274/2020) per autorizzazione 24+45bis cunicolo, proc n. 401/2020	lavori nuovo cunicolo Silomar	100 mq
ATI MESSINA - TSG	nota prot. 5450 del 22/02/2021 della Direzione Tecnica e Ambiente, Servizio Opere Marittime e Civili, Ufficio Opere Marittime	rifacimento pavimentazione banchina ponte Libia lato ponente	3000 mq circa
STAZIONI MARITTIME	nota prot. 2626 del 26.01.2021 dello Staff Programma straordinario	P.3129 Lotto 2 "Appalto integrato avente ad oggetto l'elaborazione della progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere di potenziamento delle dotazioni di banchina nel porto di Genova a Ponte Doria"	2800 mq circa
ATI MESSINA - TSG	prot. 5450 del 22.02.2021	lavori di ripresa della pavimentazione	3000 mq banchina ponte libia ponente
REEFER TEMINAL S.P.A.	2 febbraio 2021, prot. 5505	lavori relativi alle perizie P.742 - Realizzazione della nuova diga di Vado Ligure - prima fase, P.755 - Intervento strutturale a difesa della costa di Vado Ligure e P.768 - Lavori di ripristino delle opere foranee nei bacini	pari a circa 1.200 mq

		portuali di Savona e Vado Ligure, finalizzate alla realizzazione di significativi interventi infrastrutturali previsti dal vigente Piano Regolatore Portuale e di protezione della costa	
STAZIONI MARITTIME	prot. n. 18548 del 18.06.2021	P.2969 "Ripristino Calata Zingari"	area di cantiere a Calata Zingari: superficie complessiva pari a 1340 mq (comprensiva di una porzione di tale area pari a circa 390 mq già sospesa con il Decreto n. 1079 del 09/10/2012); - area di cantiere a Calata San Lazzarino: superficie complessiva 425 mq
TERMINAL RINFUSE GENOVA	nota prot. n. 34639 del 24.12.2020 e successive integrazioni e precisazioni di cui alle note prot. 5373 del 22.02.2021, prot. 8641 del 22.03.2021 e prot. 9919 del 31.3.2021	P.3121 "interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del Porto e relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova"	mq 20.523 (sono fatte salve eventuali diverse determinazioni in ordine alla rimodulazione delle aree e relative tempistiche da parte del predetto Staff al quale è demandata la definizione dell'assetto finale del compendio da sospendere che il medesimo Staff dovrà comunicare al concessionario e alla Direzione Governance

			mediante invio di formale nota da intendersi quale integrazione automatica del decreto)
IGNAZIO MESSINA	nota prot. 34639 del 24.12.2020 e successive note di precisazione e dettaglio, da ultimo la nota prot. 13507 del 03.05.2021	P.3121 "interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del Porto e relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova"	In corso
CENTRO SERVIZI DERNA	nota prot. 34639 del 24.12.2020 con la quale è stata comunicata l'indizione della Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto P.3121 e successive note di precisazione e dettaglio, da ultimo la nota prot. 13507 del 03.05.2021	P.3121 "interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del Porto e relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova"	In corso
ATI MESSINA-TSG	nota prot. 34639 del 24.12.2020 con la quale è stata comunicata l'indizione della Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto P.3121 e successive note di precisazione e dettaglio,	P.3121 "interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del Porto e relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova"	porzione di circa mq. 1.400 circa

	da ultimo la nota prot. 13507 del 03.05.2021		
SILOMAR	nota prot. 34639 del 24.12.2020 con la quale è stata comunicata l'indizione della Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto P.3121 e successive note di precisazione e dettaglio, da ultimo la nota prot. 13507 del 03.05.2021	P.3121 "interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del Porto e relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova"	In corso
STAZIONI MARITTIME	prot 18548 del 18.06.2021 NOTA TECAM	P.2969 "Ripristino Calata Zingari"	1.765 mq circa
PSA - SECH TERMINAL CONTENITORI DEL PORTO DI GENOVA	comunicazione del 01.07.2021 e successiva nota prot. 21762 del 16.07.2021 SPS	realizzazione del nuovo parco ferroviario Bettolo – Rugna (P. 2460 LA 2).	aree occupate dai binari in concessione Sech (linee 12°- 13° - 14° - 18°), circa 13.010 mq. e area logistica di cantiere, di circa 1000 mq., ricadente in area in concessione a Sech
PDE	12355 del 22.02.2021	P 2729	complessivi 13.500 mq (area CA01 di 5600 mq, area CA02 di 4.400 mq

			e area CA05 di 3.500 mq)
PDE	Nota TECAM 09/06/2021 prot. 17618 comunicante la necessità di sospensione temporanea – ai sensi dell'art. 21 quater della Legge 241/1990 – della titolarità concessoria di un'area complessivamente pari a circa mq 2.600,00 compresa entro l'area demaniale marittima c.d. "retroporto" del Terminale di Genova-Voltri	P.2729 Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri Prà- 28 mesi da maggio 2021 e comunque fino a fine lavori	2.600,00 mq area CAO2-bis
Bettolo S.r.l.	istanza SM prot. 18317 del 16.6..2021	rilascio licenza arch. 3258 per stazionamento semirimorchi	14.000 mq. in calata Bettolo
Bettolo S.r.l.	istanza ENI 12.5.2021 /istanza ESSO 28.5.2021	aree di cantiere per demolizione serbatoi in calata Canzio	mq. 1.330 in calata Bettolo
Porto Antico di Genova S.p.A.	prot. 23469 del 3.8.2021	P. 3117 intervento di soprizzo muro paraonde ed allungamento pennello ovest darsena tecnica. Taglio del dente darsena nautica	mq. 5.200 (di cui mq. 3.420 di specchio acqueo)

STAZIONI MARITTIME SPA	2021.09.13 prot 18488 Nota DT 2021.09.20 prot 27588 Nota SPS	P.3129 Lotto 1 – Consolidamento statico delle banchine nel porto di Genova di Ponte dei Mille ponente e approfondimento dei fondali; Lotto 1 “Appalto integrato avente ad oggetto l’elaborazione della progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere di consolidamento della banchina ed abbassamento dei fondali dell’accosto 1012 di Ponte dei Mille”	8.600 mq circa
CSM S.r.l.	prot. 20945 del 9/07/2021 formulata da Autostrade per l'Italia S.p.A.	esecuzione degli interventi ricompresi entro l'ambito "E" del secondo lotto del progetto del nuovo nodo viario di San Benigno	mq. 1.612 scoperti in ambito San Benigno
STAZIONI MARITTIME SPA	istanza R.T.I. Vitali S.p.A. - Roncello Capital S.r.l. prot 25678 in data 31.08.2021 avente ad oggetto l’allestimento delle opere provisionali, propedeutiche al progetto di recupero del Silos Hennebique sito in Genova	temporaneo spostamento della viabilità conseguente all’allestimento di opere provisionali propedeutiche al progetto di recupero dell’edificio c.d. “Hennebique”	circa mq 261 presso Ponte dei Mille
PDE S.P.A.	prot. 27938 del 22.09.2021	P. 2729	1.500 mq

CSM S.R.L.	istanza del 26.11.2020 di ASPI, successivamente integrata con note del 23.3.2021 e 13.7.2021	interventi di ripristino sulla piastra portuale AP01 sita presso il nodo viario di Genova San Benigno	mq. 3000 scoperti in località San Benigno
STAZIONI MARITTIME SPA	2021.11.16 prot 35529 NOTA DT	Calata Zingari sospensione parziale e temporanea del nell'ambito dei lavori relativi al progetto <u>P.2969</u> " <u>Ripristino Calata Zingari</u> "	ulteriore porzione di circa 465 mq

Gestione dell'Autoparco di Genova Sestri Ponente destinato alle imprese dell'Autotrasporto operanti con il Porto di Genova

Oltre a quanto sopra, nel corso del 2021 le attività poste in essere dagli Uffici dell'Ente hanno riguardato, in continuità con gli anni precedenti, la gestione delle aree appartenenti al Demanio Aeronautico adibite al servizio di "Autoparco", svolto dall'Ente medesimo e destinato alle imprese dell'autotrasporto operanti con il porto di Genova.

A riguardo, si evidenzia come la disponibilità delle suddette aree sia stata estesa a seguito di rinnovata Convenzione con Enac e Aeroporto di Genova S.p.A. sino a tutto il 31.13.2023, con superfici in estensione areale passate dai precedenti 16.000 mq agli attuali 22.000 mq.

Si ricorda che la sopraindicata estensione è stata oggetto di interventi di infrastrutturazione e relativo adeguamento funzionale da parte di AdSP, al fine di accogliere, a regime, n. 180 stalli destinati a mezzi pesanti commerciali (trattori e semirimorchi con/senza container) appartenenti a circa 25 imprese dell'autotrasporto (soggette a sistema di tariffazione), con conseguenti ricadute positive in termini di razionalizzazione dei flussi e decongestionamento della viabilità urbana, anche considerata l'ubicazione strategica dell'Autoparco.

3.1.3. Notizie in merito all'applicazione art. 199, comma 1, lett. b) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020

In applicazione dell'art. 199, comma 1, lett. b) del decreto-legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020, sono state assunte delibere nei confronti dei due soggetti autorizzati ex art. 17 negli scali di Genova e Savona-Vado Ligure che hanno approvato l'erogazione di contributi relativi alle minori giornate lavorate come rappresentato nei prospetti successivi.

Tabella 3.1.3.1. – Minori giornate lavorate dalla CULMV “Paride Batini”

CULMV	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Totale
Giornate lavorate 2019	18.511	19.937	19.617	19.839	77.904
Giornate lavorate 2020	15.592	16.940	15.452	16.997	64.981
Differenza Giornate Lavorate	-2.919	-2.997	-4.165	-2.842	-12.923

CULMV	Gennaio	Febbraio	Marzo	Totale
Giornate lavorate 2019	16.255	17.251	18.153	51.659
Giornate lavorate 2021	15.423	15.324	17.132	47.879
Differenza Giornate Lavorate	-832	-1.927	-1.021	-3.780

Tabella 3.1.3.2. – Minori giornate lavorate dalla CULP “Pippo Rebagliati”

CULP	Ottobre	Totale
Giornate lavorate 2019	3.212,5	3.212,5
Giornate lavorate 2020	3.086	3.086
Differenza Giornate Lavorate	-126,5	-126,5

In particolare, con le delibere assunte in corso d'anno l'ente ha provveduto ad erogare i contributi ex art dell'art. 199, comma 1, lett. b) legge n. 77/2020 come riportato nel seguente prospetto.

Tabella 3.1.3.3. – Contributi erogati ai sensi dell’art. 199, comma 1, lett. b) legge n. 77/2020 nel corso del 2021

Delibera Comitato Gestione	Scalo	Impresa autorizzata	Periodo	Avviamenti riconosciuti	Contributo
07/05/2021	Savona-Vado	CULP	ottobre 2020	126,5	11.385
18/05/2021	Genova	CULMV	settembre - dicembre 2020	12.923	119.695
02/12/2021	Genova	CULMV	settembre - dicembre 2020	12.923	1.000.000
02/12/2021	Genova	CULMV	gennaio - marzo 2021	3.780,0	340.200

Per completezza si rappresenta che l'istruttoria relativa ai mesi del 2021 non deliberati nel corso dell'anno, è stata completata nei primi mesi del 2022.

3.1.4. Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17

Come anticipato nel corso del 2020, anche nel 2021 l'incidenza delle misure restrittive per il contenimento della pandemia ha limitato la possibilità di svolgere attività formativa in aula ed in presenza. Tale fenomeno, seppur più contenuto che nel 2020, ha continuato a generare un maggior ricorso alla formazione pratica sul campo e, nel caso dell'impresa autorizzata nello scalo di Savona-Vado Ligure, anche a ricorrere ad interventi formativi svolti da remoto.

Scalo di Genova

In relazione a quanto previsto nel "*Piano Industriale di riequilibrio, rilancio e sviluppo della Compagnia*" approvato dal Comitato di Gestione in data 31 luglio 2018, nel corso del 2021 la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie "Paride Batini" S.c.a.r.l. ha articolato la sua attività come segue:

- numero 279 moduli formativi;
- numero 5.900 ore di formazione erogata complessivamente ai singoli soci;
- complessivi 33 corsi formativi per la sicurezza;

- complessivi 249 corsi per la formazione o l'aggiornamento di nuove figure professionali.

In particolare, i corsi effettuati si sono articolati principalmente in:

- corso di formazione per conduzione reach staker;
- corso alla conduzione di trattore portuale per navi traghetto e RO-RO;
- corso di formazione per conduzione carrelli elevatori;
- corso di formazione per conduzione RTG

Scalo di Savona

Per quello che riguarda il soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 negli scali di Savona e Vado Ligure, l'attività di formazione svolta nel corso del 2021 è stata articolata in un totale di 3.675 ore di formazione suddivise tra corsi formativi per la sicurezza e corsi per la formazione o l'aggiornamento di nuove figure professionali.

I corsi di formazione hanno interessato sostanzialmente l'intero organico aumentando il numero di specializzazioni in possesso dei singoli soci.

In particolare, i corsi effettuati si sono articolati principalmente in:

- corso per il conseguimento della Patente E e qualifica di "Retromarcista";
- corso per specialisti di coperta;
- corso da palista e carrellista;
- corso di formazione per esecuzione di lashing e twist per piattaforma APM;
- attività formativa legata al potenziamento dell'uso del computer ed all'attività da remoto.

3.1.5. Notizie in merito all'applicazione del comma 15 bis dell'articolo 17

Per quanto concerne l'applicazione nel corso del 2021 del comma 15-bis dell'art. 17 della legge n. 84/94 si possono distinguere due diversi filoni di intervento:

- il primo relativo ai temi della formazione del personale delle due compagnie portuali;
- il secondo incentrato su reimpiego e ricollocazione del personale totalmente o parzialmente inabile al lavoro portuale.

Scalo di Genova

Per quanto imputabile all'attività di formazione si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 18 maggio, 23 luglio e 30 dicembre 2021, precedute dall'espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 1.006.000 euro per un periodo formativo comprendente la rendicontazione da agosto 2020 fino al mese di settembre 2021.

In materia di reimpiego in altre mansioni del personale non idoneo allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, presente in maniera significativa all'interno dell'impresa autorizzata, si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 7 maggio, 5 agosto 2021, precedute da espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 1.300.000 euro e relativa al periodo comprendente la rendicontazione del periodo ottobre 2020-marzo 2021.

Scalo di Savona

Per quanto imputabile all'attività di formazione si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 18 maggio e 29 ottobre 2020, precedute dall'espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 238.000 euro per un periodo formativo comprendente il periodo agosto 2020-luglio 2021.

In materia di reimpiego in altre mansioni del personale non idoneo allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, si segnalano le delibere del Comitato di Gestione, assunte nelle stesse date di quelle relative alla formazione, precedute da espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 587.000 euro e relativa al periodo agosto 2020-luglio 2021.

3.1.6. Articolo 68 del codice della navigazione: eventuali notizie rilevanti in merito all'attività amministrativa svolta

Il procedimento amministrativo volto all'iscrizione nel Registro detenuto dall'Ufficio Territoriale di Genova – Servizio Controllo del Territorio, Autorizzazioni e Registri –

Ufficio Attività d'impresa e registri obbligatori ai sensi dell'art. 68 cod. nav. è disciplinato dal Regolamento dell'Ente in materia n. 555/1999.

Le iscrizioni per l'anno 2021 sono state soggette alla proroga di diritto ai sensi dell'art. 103, comma 2, del Decreto Legge n. 18/2020 (convertito, con modificazioni, in Legge 27/2020) che ha riconosciuto la proroga di tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitativi comunque denominati in scadenza tra il 31/01/2020 e la dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID 19, i quali conservano la loro validità per i novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza ovvero fino al 29/06/2022.

Nell'anno 2021 sono state iscritte al Registro n. 45 imprese per lo svolgimento delle attività descritte nei rispettivi decreti autorizzativi, quali:

- riparazione contenitori;
- ritiro rifiuti speciali e/o pericolosi da terra, ad esclusione dei rifiuti solidi urbani;
- trasporto e movimentazione provviste per la messa a bordo, svolto per conto di provveditori e/o fornitori navali;
- sorveglianza e vigilanza privata;
- fumigazione, disinfezione, disinfestazione e derattizzazione;
- bonifiche e protezione ambientale;
- lavori subacquei con utilizzo di mezzi nautici.

Si segnalano inoltre n. 3 nuove iscrizioni rispetto all'anno 2020 in seguito ad istanze presentate nel corso del 2021.

Infine, per completezza di informazione, occorre precisare che nell'ambito portuale dello scalo di Genova, il settore della cantieristica navale è oggetto di specifica disciplina di cui al "Regolamento del settore della Cantieristica Navale del porto di Genova", il cui campo di applicazione riguarda tutti i ***“lavori di costruzione, allestimento, trasformazione, riparazione, demolizione e specialistici a bordo delle navi, navi da diporto di cui alla legge 18 luglio 2005, n. 171 e successive modifiche, di galleggianti in genere nel porto di Genova con esclusione delle imbarcazioni da diporto”***.

L'esercizio di tali attività è autorizzato con Decreto del Presidente al verificarsi dei requisiti previsti ed esula dall'iscrizione al Registro ex art. 68 cod. nav.

Anche tali autorizzazioni (in numero di 68) sono state soggette alla proroga di diritto di cui sopra ai sensi dell'art. 103, comma 2, del Decreto-legge n. 18/2020.

Per ciò che riguarda l'attività relativa alle società di cui all'art. 68 cod. nav nello scalo di Savona e Vado Ligure, nel corso del 2021 sono state rilasciate n. 19 nuove autorizzazioni, previa istruttoria amministrativa espletata dagli uffici in

ottemperanza a quanto disposto dal Regolamento approvato con decreto dell'allora Autorità Portuale di Savona n. 56/2005.

Nel corso dell'anno, inoltre, hanno mantenuto la loro validità tutte le autorizzazioni (n. 214) rilasciate nell'anno 2020, giusta proroga ex lege ai sensi dell'art. 103, comma 2, del Decreto Legge n. 18/2020 (convertito, con modificazioni, in Legge 27/2020) che ha riconosciuto la proroga di tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitativi comunque denominati in scadenza tra il 31/01/2020 e la dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID19, per i novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza (verificatasi in data 31/03/2022).

Nel corso del 2021 si sono conclusi gli approfonditi confronti e analisi tra gli Uffici Territoriali di Genova e Savona che hanno portato all'elaborazione di un nuovo Regolamento unico ex art. 68 cod. nav. dell'Ente. Tale Regolamento è stato sottoposto ad approvazione del Comitato di Gestione nella seduta del 30 dicembre 2021 ed entrato in vigore il 17 febbraio 2022.

3.2. Notizie in merito all'affidamento di servizi di interesse generale

Servizio di manovra ferroviaria portuale

Una maggior domanda di trasporto ferroviario delle merci era già evidente nel corso del 2020 quando, a fronte di una flessione del traffico containerizzato registrata nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, principalmente causata dalla crisi pandemica, si era verificato un incremento di volumi movimentati tramite ferrovia pari al 4,0% rispetto all'anno 2019, seppur in gran parte riconducibile all'avvio delle operazioni nel terminal Vado Gateway.

Tale tendenza si è definitivamente affermata nel 2021, quando negli scali del sistema portuale si è registrata una crescita del 18,8% dei container trasportati via treno (pari a 380.328 TEU su base annua), movimentati su 9.387 treni e 153.758 carri. In termini assoluti si tratta del miglior risultato dell'ultimo decennio da tutti i punti di vista.

Includendo nell'analisi anche il traffico ferroviario di merci non containerizzate, si nota come nell'intero sistema portuale siano stati movimentati 162.350 carri nel 2021 per un totale di 9.947 treni (+19,2% rispetto al 2020).

Alla crescita dei traffici ferroviari contribuisce in maniera rilevante il polo di Genova Prà con un numero di treni passato da 4.705 del 2020 ai 5.539 del 2021, anche in virtù del completamento degli interventi infrastrutturali programmati (tra i quali il doppio binario di collegamento con la stazione di Voltri Mare).

Il terminal di Vado Gateway, a sua volta, continua il proprio percorso di crescita in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, movimentando su ferrovia oltre 1.000 treni per un totale di 41.000 TEU movimentati, pari al 27,5% del totale dei volumi del terminal che quest'anno hanno superato la soglia dei 150.000 TEU.

Con riguardo ai traffici ferroviari del bacino di Sampierdarena il numero di treni è passato dai 2.515 del 2020 ai 2.784 del 2021 pur facendo registrare una lieve flessione dello split modale sul traffico complessivo.

Da segnalare nel generale contesto di sviluppo della componente ferroviaria, che nel 2021 le relazioni con il Triveneto si sono arricchite di un nuovo servizio con Pordenone, che amplia quindi il range dei servizi ferroviari offerti dal porto. Riguardo al rafforzamento di servizi ferroviari, si sottolinea la forte crescita nel corso dell'anno delle relazioni con Piacenza, Melzo, Verona, Rubiera e Padova.

Per quanto riguarda la concessione del servizio di manovra ferroviaria:

- A **Genova** la società FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. è l'impresa concessionaria del servizio ferroviario portuale in esito al completamento della procedura di assegnazione del servizio, ai sensi dell'art. 30 D. Lgs. 2006 avviata nel 2014, e in forza del conseguente atto di concessione del 22/09/2015 (Rep. 46.966).

La durata della concessione del servizio era fissata in anni cinque a decorrere dalla data di stipula della concessione, con facoltà di concedere per una sola volta l'estensione della durata stessa per un periodo che non superiore ad un anno. Tale opzione è stata esercitata con decreto AdSP n. 21 del 16 gennaio 2020, pertanto la scadenza della concessione è stata prorogata al 22 settembre 2021.

Successivamente, a causa della pandemia COVID-19, è intervenuta ex lege un'ulteriore proroga di un anno ai sensi dell'art 199, comma 3, lettera c-bis della Legge 77/2020; tale seconda proroga è stata disposta con decreto AdSP n. 9 del 15 gennaio 2021, posticipando la scadenza della concessione al 22 settembre 2022.

Nel corso del 2021 è quindi stata avviata l'istruttoria per il nuovo affidamento, mediante preliminari confronti all'interno dell'Ente e l'elaborazione delle prime bozze della documentazione per la gara; tale iter interno è stato attivato traguardando la pubblicazione della gara nel corso del 2022.

- A **Savona-Vado Ligure** la società Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l. (ex RTI Serfer Servizi Ferroviari S.r.l./Trenitalia S.p.A.) è l'impresa concessionaria del

servizio di manovra ferroviaria portuale in esito al completamento della procedura di assegnazione del servizio, ai sensi dell'art. 30 D. Lgs. 2006 avviata nel 2015, e in forza della conseguente convenzione di concessione del 04/03/2016 (Rep. Atti privati n.614/2016)

La durata della concessione del servizio era fissata in anni 10 a decorrere a decorrere dal 1° marzo 2016 fino al 28 febbraio 2026, con facoltà di concedere per una sola volta l'estensione della durata stessa per un periodo non superiore ad anni 5.

La concessione non è stata pertanto oggetto di affidamento o rinnovo nel corso del 2021.

Servizi ai passeggeri (Stazioni Marittime)

Come noto, il traffico passeggeri all'interno del porto di Genova (articolato in traghetti ro/ro con auto al seguito e navi da crociera) è gestito dall'anno 1992, in regime di concessione demaniale pluriennale, dal terminal società Stazioni Marittime S.p.A., che offre anche servizi ai passeggeri crocieristi imbarcati e sbarcati a Genova.

Nel complesso, non si segnalano variazioni nel corso dell'anno 2021.

Bacini di carenaggio

In relazione alla procedura descritta in precedenti relazioni, la gara è stata dichiarata deserta con decreto n. 906 del 6 settembre 2021, regolarmente pubblicato sul sito di amministrazione trasparente di AdSP.

Il servizio dei bacini di carenaggio continua ad essere gestito dalla società Ente Bacini S.r.l., partecipata dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale.

Con deliberazione prot. 87/9/2021 del 02.12.2021 il Comitato di gestione ha espresso parere favorevole alla prosecuzione - fino a tutto il 31.12.2025 - della concessione concernente l'intero ambito concessorio in capo a Ente Bacini, a titolo di mera proroga tecnica nelle more di un nuovo procedimento di assentimento della gestione dei bacini di carenaggio, con la prescrizione che l'assentimento delle aree occupate dai cinque bacini di carenaggio e dalle relative pertinenze - già oggetto di revoca parziale disposta con decreto presidenziale del 18.01.2018 n. 24 - sarà risolutivamente condizionato agli esiti della procedura di nuova assegnazione dei bacini medesimi, con previsione espressa di automatica cessazione parziale in caso

di affidamento - a terzi diversi da EB - della gestione dei bacini di carenaggio medesimi.

Nelle more del perfezionamento del relativo titolo, è stato sottoscritto in data 17.12.2021 atto di concessione provvisoria *ex art. 10 reg.cod.nav.*

Rifiuti da terra

AdSP con determina a contrarre, adottata con decreto n.1584 del 31.12.2020, ha indetto una gara aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50/2016 e s.m.i., suddivisa in lotti, per l'affidamento del servizio di pulizia di strade, piazzali ed altri beni demaniali di uso comune, all'interno dei varchi portuali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti nell'ambito demaniale dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure. Il lotto 1, dedicato allo scalo di Genova ed il lotto 2, dedicato a quelli di Savona e Vado Ligure ha avuto ad oggetto l'affidamento del servizio di pulizia di strade, piazzali ed altri beni demaniali di uso comune, all'interno dei varchi portuali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti nell'ambito demaniale degli scali del Sistema e servizi connessi di igiene ambientale e simili, con una durata di due anni con opzione di prosecuzione di ulteriore 12 mesi.

In esito all'espletamento della procedura di gara CIG 852256424D, l'operatore Economico Ge.Am. Gestioni Ambientali S.P.A. è stato individuato quale miglior offerente per lo scalo di Genova.

In esito alla positiva verifica del possesso dei requisiti generali e speciali di capacità tecnico economica dichiarati in sede di offerta, con decreto n. 611 del 28.06.2021 è stata disposta l'aggiudicazione della fornitura in oggetto in favore dell'operatore economico Ge.Am. Gestioni Ambientali con sede legale in Genova in Via D'Annunzio n. 27 CF/PI 01242340998 per il periodo compreso tra il 1 luglio 2021 e il 30 giugno 2024 comprensivo di opzione di rinnovo.

Relativamente al lotto 2, che include anche la gestione dell'impianto pubblico di lavaggio delle macchine operatrici presente alla zona 12 del porto di Savona, l'aggiudicazione è avvenuta in data 1 luglio 2021 al RTI SV Port Service e Tedde Group fino al 30 giugno 2023 per l'importo di circa 3 milioni di euro.

Rifiuti prodotti da nave – Porto di Genova

Il DLgs 182/2003 prevede che i porti siano dotati di impianti di raccolta idonei a ricevere i rifiuti e, al fine di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi,

istituisce una quota tariffaria che tutte le navi dovranno pagare indipendentemente dal conferimento avvenuto.

L'impianto portuale di raccolta è definito come qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile collocata all'interno del porto dove possono essere conferiti i rifiuti della nave ed i residui del carico prima che vengano avviati al recupero o allo smaltimento. Il servizio di raccolta rifiuti da nave, che l'Ente portuale aveva organizzato assai prima della citata normativa, viene svolto da imprese sottoposte al controllo da parte dell'Ente portuale, che devono essere in possesso delle autorizzazioni ambientali e di esercizio da parte delle amministrazioni competenti in materia. Le tariffe massime, previo coinvolgimento degli utenti, della Capitaneria di Porto, e dei soggetti gestori, vengono stabilite dall'Ente. Conformemente a quanto previsto, vengono svolti audit annuali nei confronti dell'utenza per verificare il grado di efficienza ed adeguatezza del servizio.

Le imprese concessionarie autorizzate ed elencate nel piano di raccolta vengono iscritte in appositi registri e sono soggette al pagamento di un canone annuo ed alla sottoscrizione di una garanzia fidejussoria.

L'applicazione del piano di raccolta interessa tutte le navi, intese come unità di qualsiasi tipo a prescindere dalla loro bandiera, previsti ed indicati dal Dlgs.182/2003 che fanno scalo nel Porto di Genova.

Alla luce di quanto sopra accennato e nell'interesse della tutela ambientale, questa Autorità ha provveduto, sin dal 2004 a redigere il Piano di raccolta dei rifiuti così come previsto dal D.Lgs. 182/2003 che è sempre stato regolarmente approvato dalla Regione Liguria, emanando successivamente il Decreto tariffario relativo ai piani approvati. L'aggiornamento triennale del Piano di raccolta dei rifiuti e residui del carico, è stato approvato da Regione Liguria. Si ritiene che questa ultima revisione abbia portato consistenti migliorie sistematiche e di specie.

Nel corso dell'anno 2019 si è provveduto a redigere il Piano di ritiro rifiuti da nave armonizzato tra i Porti di Genova e Savona, approvato dalla Regione Liguria con delibera 1072 del dicembre 2019.

Nel quadro di implementazione e di miglioramento dei servizi di raccolta e di gestione dei rifiuti, sono in programmazione interventi di miglioramento tecnologico nelle aree di Calata Oli Minerali; si è proceduto altresì ad approfondire con operatori del servizio, e successivamente a regolare sotto il profilo concessorio, migliorie impiantistiche ed implementazioni dello stesso, o adeguamenti ad innovazioni della normativa di riferimento.

Nell'anno 2021 è stato emanato un nuovo Dlgs (197) che apporta sostanziali modifiche alla gestione del ritiro rifiuti da nave. Tali modifiche dovranno essere

recepite entro il 15 dicembre 2022. AdSP si sta occupando dello studio delle nuove tariffe, dell'elaborazione del nuovo Piano Rifiuti da Nave e la qualificazione degli operatori economici che ad oggi effettuano la raccolta. Il nuovo piano non sarà più approvato dalla Regione Liguria ma sarà approvato con specifico decreto di ADSP.

Rifiuti prodotti da nave – Porto di Savona-Vado Ligure

Il comprensorio portuale di Savona e Vado Ligure è dotato di un piano di gestione dei rifiuti portuali, approvato da Regione Liguria, che assicura che la Società concessionaria del servizio offra all'utenza portuale la miglior gestione delle attività, a titolo esemplificativo, qui di seguito riportate:

- raccolta giornaliera rifiuti alimentari dalle navi;
- raccolta differenziata dalle navi dei rifiuti solidi urbani o assimilabili (Garbage) e raccolta dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi;
- raccolta e smaltimento dei rifiuti alimentari dalle navi provenienti da Paesi extra – U.E.;
- ritiro delle morchie e delle acque di sentina;
- trasporto e conferimento presso centri autorizzati di smaltimento e/o recupero delle sostanze raccolte e/o trattate;
- ritiro, trasporto, recupero e smaltimento rifiuti residui del carico;

L'Ufficio Territoriale convoca annualmente, nel rispetto di quanto contenuto all'interno del Piano di raccolta rifiuti approvato dalla Regione Liguria, una riunione con tutti gli attori coinvolti (compresi gli utenti portuali) per verificare e monitorare lo stato del servizio nonché la soddisfazione dell'intero cluster.

Il servizio è stato affidato nel corso del 2021 all'interno del lotto 2 della gara citata nel punto precedente.

Acque

Il servizio di "pulizia, disinquinamento e monitoraggio degli specchi acquei del porto di Genova, compresi i bacini di Voltri e Miltedo-Sestri Ponente", scaduto in data 16.07.2019 è stato nuovamente aggiudicato, in seguito ad indizione di gara, da Servizi Ecologici del Porto di Genova s.r.l. ("SEPG") con Decreto N.1564 del 2020 per il periodo compreso tra 01.01.2021 e il 31.12.2024 comprensivo di opzione di rinnovo.

Servizio di vigilanza

Nel corso del 2021 è stato riassegnato il servizio di controllo degli accessi alle aree portuali del comprensorio di Savona e Vado Ligure e del funzionamento del ponte mobile "Pertini" ubicato presso la vecchia darsena del bacino portuale di Savona alla soc. Cosmopol risultata aggiudicataria di apposita gara indetta nelle forme della procedura aperta sopra soglia comunitaria, ai sensi dell'art. 60 del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., per la durata di due anni per l'importo di circa 3 milioni e duecentomila euro.

In ragione della scadenza del Port Security Assessment (PSA), sulla base delle vigenti normative comunitarie, l'Ufficio Security ha redatto internamente un nuovo assessment che è stato approvato e adottato per il porto di Savona e Vado Ligure.

Sulla base del nuovo PSA approvato, nel corso dell'anno 2021 sono stati approvati n. 21 Piani di Security riferiti ai terminalisti del porto di Savona e Vado Ligure comprensivi anche delle banchine pubbliche.

Ad oggi ogni terminalista ha un Piano di security valido per 5 anni.

Con riferimento al servizio di vigilanza dei varchi del Porto di Genova (Riparazioni Navali, Porto Passeggeri e Bacino commerciale di Sampierdarena) il 13 agosto 2021 è stata avviata la gara per il servizio di vigilanza presso i varchi, vigilanza ispettiva e presidio del Centro di Monitoraggio della Security, della durata di 5 anni. Sono pervenute n. 7 offerte tecniche ed economiche di altrettanti operatori e RTI. Si prevede l'affidamento del servizio nel corso del 2022.

Illuminazione

Nel corso del 2021 è stato disposto l'espletamento di apposita gara nelle forme della procedura aperta sopra soglia comunitaria, ai sensi dell'art. 60 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., da aggiudicarsi secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, per l'affidamento del servizio di gestione e manutenzione degli impianti di illuminazione e distribuzione dell'energia elettrica dei porti di Savona e Vado Ligure, comprensivo della fornitura di energia elettrica e di altre prestazioni accessorie per un periodo pari a 48 mesi, con opzione di rinnovo per un massimo di ulteriori 48 mesi a parità di condizioni, per un valore complessivo di circa 14 milioni di euro.

Relativamente al bacino portuale di Savona, in cui è presente un sistema di distribuzione chiuso, è stata affidata la gestione delle cabine e dei servizi di distribuzione ai soggetti ricadenti all'interno del bacino.

La Società aggiudicataria del servizio è risultata essere la CPL Concordia.

4. Manutenzione ordinaria/straordinaria ed interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione

4.1. Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2021 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2021, alla data del 31/12/2021

Tabella 4.1.1. - Elenco annuale delle opere 2021 – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

NUM. PERIZIA	DENOMINAZIONE INTERVENTO	Importo Intervento (Annualità 2021)	Importo Impegnato (1/1 - 31/12/2021)	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	Stato intervento	% avanzamento lavori
P. 739	Manutenzione straordinaria fondali, banchine e litorali	800.000,00 €		Gara	AQ aggiudicato	0%
P. 711	Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso al proto di Vado Ligure per ampliamento terminal intermodale	244.000,00 €	244.000,00 €	Progettazione	Acquisizione progetto per appalto integrato	0%
P. 2603	Ampliamento Terminal Contenitori Ronco Canepa - variante	2.100.000,00 €	2.100.000,00 €	Lavori	Lavori in corso	91%
P. 740	Interventi di realizzazione e potenziamento della pesca professionale nella Vecchia Darsena in Comune di Savona	319.929,44 €	319.929,44 €	Gara	Lavori aggiudicati e consegnati	0%
P. 741	Riqualificazione della spiaggetta di Porto Vado mediante la realizzazione di servizi a favore della pesca professionale e dei fruitori dell'arenile	238.350,00 €		Progettazione		0%
P. 756	Manutenzione sopraelevata porto di Savona	75.000,00 €	46.316,00 €	Progettazione	Indagini in corso	0%
P. 758	Manutenzione galleria ferroviaria Fortezza	95.000,00 €		Progettazione		0%
P. 774	Emergenza Savona: Lavori di ripristino pontili Zona 4 nel Porto di Savona	268.093,43 €	218.093,43 €	Gara	Lavori aggiudicati	0%

P. 775	Emergenza Savona: Lavori di messa in sicurezza terrapieno Margonara ad Albissola Marina	878.388,94 €	778.388,94 €	Gara	Lavori aggiudicati	0%
P. 782	Sistemazione idraulica del Rio Sant'Elena sito in Comune di Vado Ligure per il tratto interessato dal sovrappasso stradale escluso il tratto sottostante la S.S.1 Aurelia	234.573,34 €	234.573,34 €	Progettazione	Progettazione in corso Verifica art.19 DLgs.152/06 in corso	0%
P. 783	Cold ironing terminal crociere porto di Savona	10.098.500,00 €	804.747,07 €	Gara	Gara in corso	0%
P. 3124	Manutenzioni straordinarie strade porto di Genova	400.000,00 €	400.000,00 €	Gara	AQ aggiudicato	0%
P. 3125	Manutenzioni straordinarie opere civili porti di Genova e Savona	500.000,00 €		Gara	AQ aggiudicato Contratto attuativo Progettazione completata	0%
P. 3131	Autoparco Aeroporto Sestri Ponente	1.000.000,00 €	862.982,12 €	Gara		40%
P. 3142	Dragaggio Ponte Nino Ronco	1.150.000,00 €	1.150.000,00 €	Gara	Lavori aggiudicati	0%
P. 773	Emergenza Savona: Lavori di ripristino banchine e arredi danneggiati nel Porto di Savona	402.485,27 €	402.485,27 €	Gara	Lavori aggiudicati	0%
P. 708	Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	19.576.209,65 €	19.576.209,65 €	Gara	Lavori aggiudicati e consegnati	0%
P. 2999	Opere propedeutiche al centro polifunzionale di Ponte Parodi	350.000,00 €	350.000,00 €	Esecuzione	Lavori in corso	100%
P. 600	Danni da eventi di forza maggiore (mareggiate 2018 e 2019)	1.000.000,00 €		Esecuzione	Collaudo	100%
P. 3145	Ripristino pavimentazione banchina Ponte Libia lato ponente	134.166,24 €	134.166,24 €	Gara		100%
P. 3149	Risistemazione aree Duca di Galleria zona limitrofe- e segnaletica orizzontale e verticale	150.000,00 €	150.000,00 €	Gara		100%
P. 3153	Ripristino pavimentazione via San Lazzarino e via Calata alla Chiappella	147.396,18 €	147.396,18 €	Esecuzione S.U.		100%
P. 2816	Copertura bacino 1	2.000.000,00 €		Progettazione	Progettazione in corso nell'ambito dell'appalto integrato	0%
P. 3117 Lotto 1	Taglio del dente della darsena nautica	545.000,00 €	545.000,00 €	Gara	Aggiudicazione, lavori consegnati	10%
Totale complessivo		42.707.092,49 €	28.464.287,68 €			

Tabella 4.1.2. - Programma Straordinario 2021 – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

NUM. PERIZIA	DENOMINAZIONE INTERVENTO	IMPORTO INTERVENTO (Annualità 2021)	Importo Impegnato (1/1 - 31/12/2021)	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
P.2879 Fase 1	Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - Fase 1	73.845.110,95 €	73.845.110,95 €	Lavori	25%
P.2879 Fase 2	Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - Fase 2	427.996.000 €	427.996.000 €	PFTE e Gara Appalto integrato complesso	100%
P.2729	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	19.097.930,61 €	19.097.930,61 €	Gara	100%
				Lavori	0%
P.3067	Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud	15.496.510,80 €	15.496.510,80 €	Progettazione Definitiva	100%
				Gara	0%
P.3129 lotto 4	Consolidamento statico delle banchine e potenziamento delle dotazioni di banchina nel bacino di Sampierdarena e nel porto passeggeri - Ponte S.Giorgio	11.300.000,00 €	11.300.000,00 €	Esecuzioni lavori	10%
P.3062	Nuova diga foranea di Genova - prima fase	6.783.014,77 €	2.258.941,18 €	PFTE	95%
P.3138	Cavalcaferrovia su Corso Siffredi	8.925.904,08 €		Progettazione	PD 100% PE 95%
P.3121	Interventi stradali prioritari in ambito portuale	8.000.000,00 €		Progettazione Definitiva ed Esecutiva	36%
				Avvio lavori prodromici	1%
P.2460 Lotto A2	Ammodernamento e prolungamento nuovo parco ferroviario "Rugna"-	10.864.948,80 €	10.864.948,80 €	Avvio lavori	1%
P.3134	Adeguamento delle infrastrutture alle norme di security	8.200.000,00 €	8.200.000,00 €	Validato PFTE.	100%
				Validato PD ante CDS	90%
				Aggiudicato appalto integrato complesso	0% PE
				Lavori da avviare	0%
P.3133	Ampliamento Ponte dei Mille Levante	24.000.000,00 €	24.000.000,00 €	Progettazione Definitiva per CdS	100%
P.2946	Cold ironing Genova crociere e traghetti	20.000.000,00 €	1.638.931,82 €	Progetto Definitivo	100%

P.3106	Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	9.451.917,13 €	8.653.583,70 €	Avvio bonifica bellica sistemtica subacquea	5%
P.3109	Ridislocazione Depositi costieri di Carmagnani/Superba	30.000.000,00 €		PFTE	100%
P.3107	Inteverti di adeguamento del Parco Fuori Muro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, messa a norma delle intervie, centralizzazione degli scambi e realizzazione del sistema di segnalamento) spese di progettazione	3.000.000,00 €		PFTE	100%
P.3105	Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo		44.382,62 €	Progettazione Definitiva	100%
				Gara	30%
P.3119	Riqualificazione Hennebique	10.000.000,00 €	10.000.000,00 €	Progettazione	65%
Totale Complessivo		686.961.337,14 €	613.396.340,48 €		

4.2. Compilazione dell'unità scheda relativa alle Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte

Tabella 4.2.1. – Opere di grande infrastrutturazione – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Programma ordinario

NUM. PERIZIA	DENOMINAZIONE INTERVENTO	COSTO INTERVENTO	FONTE DI FINANZIAMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
P. 711	Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso al porto di Vado Ligure per ampliamento terminal intermodale	20.000.000,00 €	Risorse Pubbliche	Conclusa progettazione definitiva per appalto integrato
P.742	Realizzazione della nuova diga di Vado Ligure – prima fase	75.714.180,37 €	Risorse Pubbliche	Progettazione esecutiva conclusa - Lavori consegnati parzialmente ed in corso di esecuzione
P. 2603	Ampliamento Terminal Contenitori Ronco Canepa - variante	63.478.134,90 €	Risorse Pubbliche	Lavori in corso

Tabella 4.2. – Opere di grande infrastrutturazione – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Programma straordinario

NUM. PERIZIA	DENOMINAZIONE INTERVENTO	COSTO INTERVENTO	FONTE DI FINANZIAMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
P.2879 FASE 1	Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente	79.673.000,00 €	Risorse Pubbliche	In esecuzione
P.3062	Nuova diga foranea di Genova - progettazione	3.147.944,34 €	Risorse Pubbliche	In esecuzione
P.3106	Dragaggi Sampierdarena e porto passeggeri - progettazione	1.119.952,84 €	Risorse Pubbliche	In esecuzione

5. Gestione del demanio

L'attività di gestione del demanio non si limita ai procedimenti di rilascio di titoli *ex novo* o di rinnovi, ma riguarda anche procedure di subingresso, di variazione dell'assetto concessorio ex art. 24 reg. Att. Cod. nav., di autorizzazione ex art. 45 bis (di affidamento a terzi di attività inerenti allo scopo delle stesse), di procedimenti in autotutela (revoca/decadenza) e di sospensione temporanea degli effetti concessori per necessità pubbliche.

A ciò si aggiungono criticità o insorgenze di varia natura e costanti rapporti di assistenza, sollecito o richiamo ad oneri concessori, ai concessionari.

Tutte le richieste di nuove concessioni, di ampliamento, nonché di rinnovo e subingresso, sono oggetto di pubblicazione, a fini di massima trasparenza e concorribilità; dette pubblicazioni sfociano con relativa frequenza in articolati procedimenti comparativi ex art. 37 C.N. tra più concorrenti. Le istruttorie sono condotte secondo regolamentazione interna codificata e verbalizzate, per essere sottoposte, con predisposizione delle relative memorie, al parere finale del Comitato di Gestione Portuale.

Per i procedimenti relativi al rilascio di nuove concessioni, di rinnovo, di modifica e di subingresso è stata attivata ed elaborata tutta l'attività tecnica derivante dalla procedura del Sistema Informativo Demanio.

Tra le attività legate alle concessioni si segnalano infine le procedure inerenti le c.d. "certificazioni antimafia", che richiedono corposa attività di acquisizione documentale dai concessionari (tra cui i dati personali di tutti i soggetti ricoprenti cariche societarie e relativi nuclei familiari), la introduzione della documentazione e la sua trasmissione mediante sistema informatico a Prefettura, la gestione delle tempistiche di riscontro e delle integrazioni richieste, la verifica delle attestazioni pervenute. Attività che, sino ad attuazione da parte delle Prefetture di sistemi informatizzati integrati e completi, deve essere reiterata annualmente per tutte le concessioni (e soggetti ricoprenti le cariche societarie, e relativi nuclei familiari) con canoni superiori ad un certo importo.

Ufficio Territoriale di Genova

Quale scenario generale, occorre rammentare che gli uffici demaniali dell'Ufficio Territoriale di Genova hanno gestito, nel corso dell'anno 2021, **n. 743** concessioni per licenza (concessioni di durata sino ai quattro anni).

Nel 2021 l'attività inerente alla gestione del demanio si è confermata come un'attività particolarmente intensa ed articolata; le annualità precedenti sono sempre state caratterizzate, in particolare, dalle attività inerenti al rilascio, al rinnovo e le modifiche dei titoli demaniali, volta a contemperare le tempistiche stringenti di risposta all'utenza con le esigenze di coerenza e completezza istruttoria, attività connotata dall'alto numero delle pratiche, e dalla loro frequente complessità. Nell'anno 2021, il sistema concessorio è stato, come noto, stravolto dalla legislazione emergenziale "covid". Il sistema di gestione concessoria è stato affrancato dall'elevato numero di rinnovi annuali di licenze concessorie in scadenza, in virtù della proroga *ex lege*, pur mantenendo l'attività inerente alle nuove concessioni e le modifiche o autorizzazioni di quelle vigenti.

A prescindere dalle sopracitate incombenze straordinarie, in via generale, come negli anni precedenti, l'attività di gestione concessoria si è svolta anche in contatto collaborativo con altri enti ed istituzioni, senza trascurare l'aspetto relazionale con operatori ed associazioni di categoria.

Nel 2021 gli uffici demaniali dell'Ufficio Territoriale di Genova hanno promosso **n.11** Conferenze dei Servizi interne; in alternativa alla conferenza dei servizi interna, nei casi meno complessi, viene perseguita la procedura della richiesta ed acquisizione di pareri mediante note specifiche; con dette modalità, gli uffici hanno processato circa **n.536** istanze, ed hanno proposto all'attenzione del Comitato di Gestione n. **12** delibere.

All'atto delle richieste di rinnovo sono stati effettuati sopralluoghi finalizzati a verificare l'effettivo e corretto utilizzo dei beni e l'adeguata manutenzione degli stessi, con conseguente attivazione diffide a provvedere, dinieghi di rinnovo o decadenze, anche volti alla assegnazione dei beni tornati alla disponibilità dell'Ente ad operatori più affidabili o attivi.

Si è mantenuto l'impulso ad un processo di snellimento e razionalizzazione delle procedure interne e di allineamenti giuridico/amministrativi delle procedure e dei provvedimenti.

In termini di snellimento, approfondimento, o iniziative, si segnala il mantenimento dello *screening* inerente istanze di interventi interni alle concessioni, volto alla eliminazione di istruttorie e provvedimenti inerenti autorizzazioni demaniali per interventi riconducibili alla manutenzione concessoria ordinaria o straordinaria, e ad affidamento delle relative esecuzioni, risolti con regimi più snelli e speditivi.

Sono confermate deleghe di firma ai direttori su atti autorizzativi relativi ad attività temporanee, con ciò restringendo i tempi di rilascio, sovente ristretti, per la necessità

di corrispondere a istanze spesso proposte con scarso anticipo, spesso per eventi di rilievo cittadino.

Scalo di Savona e Vado Ligure

Nell'ambito della circoscrizione territoriale ricompresa nel tratto di costa che va da Rio Sodio nel Comune di Albissola Marina a Punta dell'Asino nel Comune di Bergeggi, gli Uffici hanno gestito complessivamente 279 concessioni di cui 246 regolate da licenza di durata fino a quattro anni e 33 regolate da atto formale pluriennale. In tale ambito risultano presenti complessivamente n. 12 concessioni rilasciate ai sensi dell'art. 18 L84/94 di cui n. 3 regolate da atto pluriennale che operano nel bacino portuale di Vado Ligure e n. 9 che operano nel bacino portuale di Savona (n. 8 regolate da atto pluriennale e n. 1 regolata da licenza).

Nel corso dell'anno 2021 sono stati ancora significativi gli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria da COVID-19 sulle attività di gestione del demanio a fronte degli importanti provvedimenti attuati dal Governo al fine di predisporre le necessarie misure per il rilancio economico del Paese, in merito alla sospensione del pagamento del canone e della richiesta di riduzione dello stesso nonché alla durata della concessione.

Inoltre, ancorché l'utenza fosse adeguatamente informata sulla nuova e necessaria impostazione dei procedimenti finalizzati al rilascio di un provvedimento digitale anziché cartaceo, l'attività degli uffici per la soluzione di collegate criticità è stata sempre comunque elevata.

Sempre in merito alla situazione emergenziale sono state svolte ulteriori attività per garantire in sicurezza lo svolgimento dell'attività di balneazione sia nelle aree in concessione sia negli arenili liberi. L'emanazione di una ordinanza, finalizzata a disciplinare l'attività balneare, rispetto alle molteplici norme di tutela pandemica emanate per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID 19 ha comportato infatti una importante attività di approfondimento normativo e sintesi (DD.PP.CC.MM., decreti-legge, ordinanze ministeriali, regionali e sindacali da coordinare con protocolli e linee guida in materia nazionali e regionali).

Oltre la disciplina dell'attività balneare sugli arenili di competenza si è provveduto ad organizzare in collaborazione con gli Enti locali, un apposito servizio di vigilanza di regolamentazione di accesso agli arenili pubblici, al fine di evitare assembramenti di persone e di assicurare la distanza interpersonale.

A ciò si è aggiunta l'ordinaria attività di gestione del demanio che ha riguardato comunque procedimenti di rilascio di concessioni nonché istanze volte

all'ottenimento di autorizzazione al sub ingresso (art. 46 Cod. Nav), di autorizzazione alla variazione della concessione (art. 24 reg. Cod. Nav.), di autorizzazione all'affidamento a terzi di attività oggetto di concessione (ex art. 45 bis), oltre alla gestione di ingiunzioni di sgombero ai sensi dell'art.54 del Cod. Nav. ed indennizzi ai sensi dell'art. 8 della L400/1993 conseguenti anche per pagamenti tardivi dei canoni anticipati.

I procedimenti attivati relativi alle istanze di nuove concessioni, di rinnovo nonché di ampliamento e di sub ingresso hanno comportato la pubblicazione in conformità all'art.18 del reg. cod. nav., a fini di massima trasparenza e concorribilità; in alcuni casi la procedura di evidenza pubblica ha comportato la presentazione di domande concorrenti e la conseguente attività prevista ai sensi dall'art. 37 del cod. nav per l'assegnazione della concessione previa istruttoria sottoposta all'espressione di parere ovvero delibera del Comitato di Gestione.

Per i procedimenti relativi al rilascio di nuove concessioni, di rinnovo di modifica e di sub ingresso è stata attivata ed elaborata tutta l'attività tecnica derivante dalla procedura del Sistema Informativo Demanio.

L'attività dell'ufficio ha comportato inoltre l'esame di richieste di autorizzazioni ai sensi dell'art.55 del Cod. Nav., per la realizzazione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo, anche mediante Conferenza dei Servizi indette dalle Amministrazioni comunali locali.

Inoltre, in collaborazione con la Direzione Regionale Liguria dell'Agenzia del Demanio e il Provveditorato interregionale alle OO.PP. per la Lombardia e la Liguria si è proceduto alla valutazione di beni nel comune di Savona, per l'eventuale acquisizione al demanio pubblico dello Stato (ramo marina mercantile di opere non amovibili costruite sul demanio marittimo ex art. 49 cod. nav.).

Nel corso del 2021 è proseguita inoltre l'attività di controllo in merito al corretto utilizzo dei beni demaniali, ed al loro stato manutentivo.

In conseguenza della riconversione del comparto ispettivo anche a funzioni di controllo demaniale/concessorio, sono state impartite le relative istruzioni in materia, ed organizzata una attività di monitoraggio diffuso, volta ad una completa ricognizione del compendio portuale. Da questa riorganizzazione e direttiva è scaturita una intensa reportistica, segnalante la necessità di verifiche o interventi alle strutture preposte alla tutela delle aree pubbliche e agli uffici competenti per quanto riguarda i compendi in concessione.

All'atto delle richieste di rinnovo sono effettuati sopralluoghi - da parte degli ispettori e dell'ufficio tecnico del demanio - finalizzati a verificare l'effettivo e corretto utilizzo dei beni e l'adeguata manutenzione degli stessi, con conseguente attivazione di

eventuali dinieghi di rinnovo o decadenze, anche volti alla assegnazione ad operatori più affidabili o attivi dei beni tornati alla disponibilità dell'Ente, ovvero di diffide a provvedere agli oneri concessori.

A valle delle attività di controllo è proseguita l'attività indennizzatoria. L'attività del 2021 si è contraddistinta per l'avvio di **n. 7** nuovi procedimenti di indennizzo e **n. 2** ingiunzioni di sgombero.

In generale si segnala come i procedimenti indennizzatori e le ingiunzioni di sgombero tendano a rappresentare casi sempre più limitati anche in ragione dell'attività dell'Ente sia in termini di prevenzione (adeguata informativa sulle procedure da seguire) sia in termini di verifica e controllo.

5.1. Notizie in merito all'applicazione dell'articolo 199, comma 1, lett.a) del decreto-legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020

Le strutture dell'Ufficio Territoriale di Genova hanno dovuto porsi un integrale e complesso rifasamento integrale delle procedure e dell'organizzazione delle attività, per l'impatto della citata legislazione, comportante un pesante impatto su attività e procedimenti di carattere demaniale, con particolare riferimento alle proroghe concessorie. È stata, altresì, necessaria una "interpretazione integrativa" degli istituti concessori, volta a regolare varie conseguenze delle norme di proroga ex lege e riduzione canoni non previste dalle norme emergenziali, in supplenza alla genericità delle stesse. L'attività, in via generale, ha richiesto:

- gestione di casi atipici o interferenziali, allineamenti della nuova scadenza dei titoli, gestione massiva dell'onere di assolvimento del supplemento dell'imposta di registro e lo sviluppo di modelli per le relative comunicazioni ai concessionari;
- rideterminazione, per singole concessioni, dei canoni oggetto di riduzione, con conseguenti fatturazioni o note di credito;
- monitoraggio frequente sullo stato di attuazione delle attività, nei tempi ristretti assegnati per le incombenze massive;
- costante riscontro agli uffici su casi e questioni specifici.

Nel rispetto di quanto previsto dall'art. 199, comma 1, del decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, al fine di contenere, per quanto possibile, gli effetti negativi derivanti dal calo dei traffici nei porti di competenza e di supportare gli interventi volti al superamento dell'emergenza sanitaria da COVID-19, con deliberazione prot. 83/2/2020 del

20.11.2020 è stato approvato lo strumento regolatorio – adottato con decreto presidenziale n. 1414 del 17.12.2020: questa regolazione, nel rispetto della richiamata normativa dispone, in sintesi la riduzione dei canoni concessori nei confronti dei concessionari titolari di concessione demaniale marittima rilasciata dall’Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, ai sensi dell’art. 36 del codice della navigazione e degli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 30 giugno 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20% del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019, in considerazione del calo dei traffici nei porti di competenza dell’Ente;

- hanno presentato istanza di riduzione del canone concessorio, per come indicato nel citato decreto, n. 140 concessionari;
- sono state ritenute accoglibili, dopo singole verifiche, circa n. 80 istanze;
- è stata applicata la predetta riduzione del canone, per il periodo 1° gennaio 2020 –31 luglio 2020, a favore di circa n. 80 concessionari.

L’attività ha determinato una importante onerosità per gli uffici coniugato alla necessaria attenzione istruttoria sulle istanze di riduzione e sulla determinazione delle riduzioni, stante l’evidente rilevanza erariale.

Come anticipato, l’attività ha comportato l’interpretazione / direttive / coordinamento / gestione dell’impatto della legislazione emergenziale sull’articolato specifico del sistema concessorio, e sulle conseguenti attuazioni massive e di dettaglio da parte degli uffici. Tra l’altro prevedendo le seguenti attività:

- Screening delle tipologie concessorie aventi titolo alla riduzione e analisi della documentazione di comparazione tra le dichiarazioni di fatturato prodotto nel 2019 e il 2020, anche ai fini di censimento numerico e finanziario e di vaglio di ambiguità o lacune.
- Screening puntuale, per ogni singola concessione, della sussistenza dei requisiti “categoriali” assunti come direttiva generale per l’attribuibilità del beneficio riduttivo. Successivo screening puntuale, per ogni singola concessione, delle attestazioni dei concessionari attinenti alle cause della riduzione fatturato, per verifica di conformità ai requisiti pre-individuati.
- Traduzione di norme e previsioni generiche sulle singole realtà concessorie, con scadenze diversificate e criticità di diversa natura, nonché un costante monitoraggio sull’osservanza delle indicazioni impartite.
- Risoluzione di problematiche inerenti alla prima fase istruttoria delle riduzioni, insorte a termine annualità 2020, e redazione modelli di lettere di diniego o di accertamento; istruzioni “schedulate” sugli inevitabili “interpelli” dei concessionari, dei revisori, dei commercialisti.
- Relazione al vertice su criteri assunti per la riduzione dei canoni, e risultati.

- Costante elaborazione, ed eventuale ri-elaborazione di direttive agli uffici sull'interpretazione delle dichiarazioni dei concessionari e sui criteri generali precedentemente impartiti.
- Costante risoluzione di "casi e questioni" poste dagli uffici su categorie concessorie e su casi singoli di concessionari; risoluzione di "interpelli" e riscontri posti da numerosi concessionari.
- Raccordo tra le varie strutture a fini di omogeneità delle varie tipologie di comunicazione ai concessionari ed a fini di interpretazione omogenea dei criteri generali assunti o di casistiche specifiche insorgenti.
- Ipotesi di criteri per controlli a campione relativi alle dichiarazioni sui requisiti condizionanti la riduzione e individuazione dei casi specifici di maggiore opportunità di controllo.

L'attività amministrativa degli uffici si è sviluppata nel corso di tutto l'anno, con impatto massivo nel primo semestre. Ulteriori modifiche normative hanno inoltre impattato sull'ordinaria gestione dei canoni demaniali, con elevati risvolti di esposizione esterna dell'attività degli uffici sulla tematica, che implicano:

- la definizione dei concessionari interessati dalla normativa;
- criticità concessorie conseguenti all'incremento di canone e soluzioni, ove praticabili (ad esempio, nei soli casi di contiguità e similarità di concessioni - requisiti congiunti-, accorpamento in un'unica concessione, con finalità di mitigazione dell'impatto nuovo canone, per concessionari quali cooperative pescatori, onlus sociali/ricreative/territoriali, circoli e associazioni sportivo/ricreativi, gestori di spettacoli viaggianti/luna park e giostre; approfondimenti su richieste di applicazione di esenzione canoni demaniali in analogia con esenze "covid" TOSAP/COSAP;
- derivata gestione massiva dell'incremento del deposito cauzionale/fideiussione e conseguenti controlli su ottemperanza e conformità polizze, con predisposizione modelli di comunicazione ai concessionari;
- criteri per procedibilità di accorpamenti concessori mitigatori e relativa procedura di verifica ed attuazione
- informazione ai concessionari e "sportello informativo" telefonico;
- attività interpretativa e relazionale, anche a supporto del vertice, con Regione, Comune, Municipi, Associazioni di categoria (pesca professionale, associazioni non profit e ricreative, CONI) in ordine agli interessamenti di questi enti volti alla mitigazione dell'incremento del canone minimo

Nel mese di luglio è stato affrontato l'impatto della conversione in legge del Decreto-Legge n. 73 del 25/05/2021 -cd. legge "sostegni"- per quanto concerne la rideterminazione della soglia minima dei canoni demaniali marittimi, da 2.500 a

500 euro, dovuto quale corrispettivo dell'utilizzazione di aree e pertinenze demaniali marittime per attività sportive e ricreative. Al fine di verificare la sussistenza di tali requisiti e per la definizione dei provvedimenti conseguenti da parte degli uffici della direzione UTGE, nel mese di agosto è stata studiata, prodotta e trasmessa apposita nota a decine di concessionari interessati dalla norma ed è stata avviata la gestione amministrativa, anche in termini contabili (ad esempio, note di credito per i canoni già fatturati), delle pratiche.

Nel mese di dicembre 2021, con ulteriore emendamento della norma in questione, è stata introdotta una proroga *ex lege* di un ulteriore anno delle concessioni, con impatto immaginabile sul sistema concessorio. Di ciò si darà conto nella relazione per l'anno 2022.

Per quanto riguarda le concessioni superiori ai quattro anni di durata e quelle di durata inferiore relative al demanio di Savona e Vado Ligure, non si riscontra l'applicazione di questa misura nel corso del 2021 essendosi esauriti tutti gli interventi al 31/12/2020.

5.2. Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità

Nel corso del 2021 le attività di fatturazione sono state influenzate dal verificarsi dell'emergenza pandemica, che ha comportato la necessità di sospendere tali attività in attesa di individuare i più adeguati strumenti di sostegno di cui al precedente punto.

Stante quanto sopra, gli avvisi di riscossione a conclusione della complessa istruttoria svolta al riguardo dai competenti uffici dell'Ente sono stati per la prevalenza emessi nell'ultima parte dell'anno.

Sono state svolte verifiche in ordine a criticità su canoni arretrati o contestati, con attivazione delle conseguenti azioni, compresa, in alcuni casi, l'escussione delle relative cauzioni. Per quanto attiene la riscossione in particolare degli indennizzi, si è provveduto ad una azione di impulso per il riordino e verifica di pratiche arretrate e contestate.

Particolare attenzione è stata posta rispetto all'attività di governo della fatturazione dei canoni demaniali degli atti pluriennali (di durata superiore ai 4 anni) degli scali di Genova e Savona, delle autorizzazioni ex art. 16 L. 84/1994.

Con riferimento alla fatturazione per canoni demaniali per atti pluriennali, relativamente all'anno 2021, si segnala un importo complessivamente accertato pari a circa 27,9 milioni di euro, superiore di oltre il 7% rispetto al dato 2020 (circa 26

milioni di euro), annualità che, è opportuno ricordarlo, scontava, a titolo di compensazione degli effetti negativi della pandemia da COVID-19, gli impatti della misura adottata dall'Ente ai sensi dell'art. 199 della Legge 77/2020 in merito alla riduzione dei canoni in relazione al calo dei traffici registrati nel corso del medesimo anno.

Dal lato delle entrate complessive per canoni demaniali, sempre con riferimento a concessioni pluriennali, l'importo riscosso nel corso del 2021 supera i 37 milioni di euro tenendo conto del saldo di fatture degli anni precedenti, risultato che conferma una capacità di riscossione significativamente più performante rispetto all'anno precedente.

A questo proposito, in termini generali, si segnala come lo stock di residui attivi al 31 dicembre 2021 abbia registrato un decremento di circa il 25% rispetto all'anno precedente, risultato dovuto principalmente alla risoluzione di talune controversie aperte con alcuni concessionari, con conseguente chiusura di rilevanti partite a residuo che hanno permesso il recupero di circa 10 milioni di euro di canoni demaniali pregressi.

Scalo di Savona – Vado Ligure

L'attività di fatturazione dei canoni demaniali delle concessioni regolate da licenza ha comportato l'emissione di avvisi di riscossione per un importo complessivo di circa 3.835.460 con un incremento significativo rispetto al dato 2020 (comunque caratterizzato dalla riduzione dei canoni ai sensi dell'art. 199, comma 1, lett. a) del Decreto Legge 19/5/2020, n. 34 convertito con L 17/7/2020, n. 77) nonostante gli effetti negativi della pandemia da COVID-19 e la rimodulazione dei canoni concessori delle concessione con finalità turistico ricreativa con riduzione del canone relativo alle pertinenze con attività commerciali ai sensi dell'art. 100 comma 2 del Decreto Legge - 14/08/2020, n.104.

Si segnalano, sempre in materia di introiti di canoni, numerose criticità per le concessioni interessate dal canone minimo aumentato fino a 2.500€ ai sensi del Decreto-Legge n. 104 del 14/08/2020 e Decreto-Legge n. 73 del 25/05/2021, che nella legge di conversione n. 106 del 23/07/2021, ha previsto all'art. 6 bis una ridefinizione del canone minimo con riduzione a € 500 solo per le attività sportive, ricreative e legate alle tradizioni locali, svolte in forma singola o associata senza scopo di lucro, e per finalità di interesse pubblico con conseguente ridefinizione dei canoni delle concessioni interessate. Ulteriore attività ha riguardato e l'eventuale restituzione dell'importo già versato e superiore a quello fissato con il precitato articolo della legge di conversione.

Attualmente sono state avviate le attività per il recupero di quanto non ancora incassato anche con eventuale escussione del deposito cauzionale costituito ai sensi dell'art. 17 del reg. cod. nav.

6. Tasse portuali

6.1. Notizie in merito alla eventuale percentuale di calo delle Entrate

La ripresa dei traffici è riscontrabile anche dal volume delle entrate tributarie riscosse nel 2021 che ammonta complessivamente a 52,7 ml di euro facendo registrare un aumento di 7,5 ml di euro rispetto al valore del 2020.

Permane tuttavia una flessione della voce relativa alle tasse di ancoraggio, legata al minor numero di navi transitate attraverso il porto di Genova, ancora sotto i livelli storici (5421 nello scorso anno, contro 6381 nel 2019).

Tabella 6.1.1. – Variazione percentuale tasse portuali per tipologia – Totale AdSP

PORTS OF GENOA	2017	2018	2019	2020 ¹	2021	Δ	Δ %
Tassa Portuale	29.970	30.834	30.966	26.258	29.709	3.451	13,14%
Tassa Ancoraggio	17.005	17.997	20.840	15.591	16.189	598	3,84%
Sovrattassa merci	5.183	5.257	2.832	1.253	4.459	3.206	255,87 %
Addizionale per vigilanza e servizio di sicurezza portuale	3.198	2.798	2.574	2.071	2.371	300	14,49%
TOTALE	55.356	56.887	57.212	45.173	52.728	7.555	16,73%

Nelle tabelle che seguono si riporta il dettaglio delle entrate tributarie suddiviso per scalo portuale nel periodo 2017-2021, dove il confronto con il 2020 evidenzia una crescita del 17,22% per Genova e del 15,05% per lo Scalo di Savona, che copre una quota del 22,49% rispetto all'ammontare delle entrate tributarie.

¹ (comprensivo del contributo riconosciuto dallo Stato per 1,4 ml di euro per la disapplicazione della tassa di ancoraggio per il periodo 17 marzo - 30 aprile 2020)

Tabella 6.1.2. –Variazione percentuale tasse portuali per tipologia – Genova

SCALO DI GENOVA	2020¹	2021	Δ %
Tassa Portuale	20.392	23.407	14,79%
Tassa Ancoraggio	11.149	10.632	-4,64%
Sovrattassa merci	1.253	4.459	255,87%
Addizionale per vigilanza e servizio di sicurezza portuale	2.071	2.371	14,49%
TOTALE	34.865	40.869	17,22%

Tabella 6.1.3. –Variazione percentuale tasse portuali per tipologia – Savona-Vado

SCALO DI SAVONA-VADO LIGURE	2020²	2021	Δ %
Tassa Portuale	5.866	6.302	7,43%
Tassa Ancoraggio	4.442	5.557	25,10%
Sovrattassa merci			
Addizionale per vigilanza e servizio di sicurezza portuale			
TOTALE	10.308	11.859	-15,05%

¹ Dato comprensivo del ristoro per soppressione tassa ancoraggio

² Dato comprensivo del ristoro per soppressione tassa ancoraggio

6.2. Compilazione dell'allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali

Tabella 6.2.1. – Tabella entrate tasse portuali

TASSE PORTUALI	2019	2020	2021
Tassa Portuale	30.967	26.258	29.709
Tassa di Ancoraggio	20.840	14.212	16.189
Sovrattassa Merci	2.832	1.253	4.459
Addizionale Sovrattassa Merci per Security	2.574	2.071	2.371
Contributo soppressione tassa di ancoraggio		1.379	
TOTALE TASSE PORTUALI	57.213	45.173	52.728