



We support the Sustainable Development Goals

Bilancio di Sostenibilità 2021



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale





02.

2. Visione e strategia

2.1. La nostra mission

La missione fondamentale che AdSPMLO pone al centro della propria azione di governance è l'incremento della competitività del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nel suo complesso ed in tutte le sue componenti. ADSPMLO assicura costante attenzione al miglioramento dell'efficienza degli scali di Genova, Pra', Vado Ligure e Savona, sia per quanto riguarda gli aspetti marittimo-portuali che l'integrazione logistica con l'hinterland, tramite le reti di trasporto e le connessioni digitali.

Pur in un contesto economico-sociale caratterizzato da elementi di forte instabilità come quello degli ultimi cinque anni, AdSPMLO ha assicurato il miglioramento delle condizioni concorrenziali del sistema portuale, contribuendo all'aumento dell'attività dei terminal, sia pure in misura diversa a seconda delle tipologie di traffico.

Molti degli indicatori dello stato di salute delle attività nei bacini portuali amministrati da AdSPMLO evidenziano un sistema che ha consolidato una soddisfacente configurazione produttiva e operativa, anche grazie ad una forte accelerazione della digitalizzazione delle procedure che oggi si estende alla maggior parte delle interazioni tra gli attori del cluster.

Il processo di digitalizzazione delle transazioni portuali e logistiche è irreversibile e ha dimostrato la sua imprescindibilità quale strumento di supporto all'organizzazione dei servizi di trasporto durante le recenti situazioni critiche (si pensi in particolare ai colli di bottiglia infrastrutturali causati dal complesso di interventi sul sistema autostradale ligure, oppure alla crisi pandemica) che costringono l'intero sistema porto ad aggiustamenti repentini e complessi, che AdSPMLO è chiamata a governare.

Il quadro di espansione è netto, specie nel segmento del container, ed evidenzia l'aumento della capacità di penetrazione commerciale, in particolare nell'offerta intermodale. I porti amministrati da AdSPMLO rappresentano oggi lo sbocco sui mercati per aree fondamentali del sistema produttivo nel consolidato nord ovest ma anche nel nord est del paese, e iniziano a proporre apprezzate soluzioni logistiche per i ricevitori e caricatori di Svizzera e Germania meridionale, che verranno potenziate con il prossimo completamento del corridoio Reno-Alpi.

Tuttavia, AdSPMLO è consapevole che la propria missione non può limitarsi all'ampliamento della sfera di influenza commerciale dei porti e all'incremento dei traffici, ma deve guardare alla creazione di valore aggiunto e potenziale di innovazione a beneficio delle comunità imprenditoriali, della collettività e dell'ambiente.

Al centro della missione di AdSPMLO è l'incremento della competitività del sistema portuale.

Le tecnologie digitali sono uno strumento fondamentale per lo sviluppo del porto e per la gestione delle situazioni di emergenza.

I Ports of Genoa puntano ad allargare la propria sfera di influenza logistica verso il sud Europa, per aumentare il valore generato per i territori di Genova e Savona.

Le dinamiche delle supply chain globali pongono sfide complesse per i porti e i loro territori.

Peraltro, pur in un quadro di forte aumento dei volumi di traffico, la complessità delle supply chain globali spesso determina tensioni organizzative, gestionali e sociali che si scaricano nei porti, su base locale. Da qui il ruolo centrale di AdSPML0 quale elemento di equilibrio e regolazione fra le varie componenti di forza in gioco, mettendo al centro le tematiche della sostenibilità delle attività portuali in tutte le sue componenti, economico-sociali, tecnologiche ed ambientali.



2.1.1. Indirizzi di sostenibilità per il settore portuale internazionale

A partire dall'Agenda 2030 dell'ONU, la sostenibilità è diventata un tema chiave anche per il settore marittimo portuale. IAPH, IMO e UNCTAD hanno definito indirizzi e linee di riferimento per l'intero comparto.

L'approccio sistematico alla sustainability nel settore marittimo/portuale è materia recente. Solo nel 2015 l'ONU ha varato la sua Agenda 2030, dando mandato ad una serie di Agenzie di impostare le politiche settoriali, che International Maritime Organization (IMO) per la parte regolante marittima ed Unctad per la componente portuale hanno poi elaborato nel biennio successivo, fissando obiettivi e parametri.

Un affinamento delle politiche ESG (Environmental, Social and Governance) è stato sviluppato dalla Associazione Mondiale dei Porti (IAPH), sotto l'egida di Unctad e IMO, con l'adozione del World Port Sustainability Program (WPSP), che propone un approccio organico alla sostenibilità nei porti e definisce gli standard per la misurazione delle variabili ESG.

L'impianto del WPSP è stato completato con le modalità di rendicontazione dei fattori di sustainability, pubblicate da Unctad nel Manuale ISAR36 (International Standards for Accounting and Reporting) e con le metodologie di misurazione universali e comparabili definite dalla Global Reporting Initiative (GRI).

Oggi è matura la consapevolezza che non può esistere sviluppo economico senza rispetto per le priorità di sostenibilità: il legame è tale che ormai si parla di fattori di sostenibilità EESG (Economic, Environmental, Social and Governance).

A livello europeo, il Green Deal nel 2019 ha introdotto i concetti fondanti del principio di valutazione economica degli impatti della “brown” economy e della modulazione della fiscalità in relazione al raggiungimento di determinati target di compatibilità per ogni impresa.

Da lì nasce il concetto di “Tassonomia” degli investimenti, pilastro dell'azione della nuova Commissione Europea (2019) e di programmi strategici di lungo periodo come “FIT for 55”, che portano con sé la discussione di politiche complesse in materia di sostenibilità anche per i porti, quali l'introduzione di una “reverse charge” sulle navi in proporzione al loro impatto ambientale oppure l'adozione di un rating dei porti e delle navi.

In ambito navale, nel 2021 è stato adottato lo schema ESI (Environmental Ship Index), un sistema a punteggio che ratifica la compatibilità ambientale della singola unità navale. Il sistema vede iscritte, su base volontaria da parte degli armatori, oltre 7 mila unità, prevalentemente portacontainer e navi da crociera, che in ragione del loro punteggio ricevono compensazioni e sconti da oltre 60 porti in tutto il mondo.

È facile prevedere che lo schema ESI, già approvato da IMO e Unctad, venga assunto per l'Europa come base di calcolo del sistema di negoziazione dei certificati di emissione (Emissions Trading System) che si intenderà a breve applicare anche al mondo dello shipping.

A livello nazionale, la governance degli aspetti navali regolati da IMO dipende dal Governo e, nello specifico, l'utilizzo del sistema ESI ai fini di riduzione della tassazione portuale non risulta essere ancora normato per i porti italiani. Tuttavia, il 75% delle navi portacontainer mondiali, e la quasi totalità di quelle che scalano in Europa provenienti dall'Asia, aderiscono al sistema e gli armatori con rating adeguato cominciano a selezionare le rotte sulla base degli incentivi messi a disposizione dai porti (ad esempio legati all'utilizzo del “cold ironing”), configurando quelli che vengono definiti “green port corridors”, con evidenti risvolti di carattere commerciale.

Da questo punto di vista AdSPMLO continua a monitorare l'evoluzione del contesto regolatorio di riferimento e prosegue, insieme con i propri concessionari, nell'attuazione degli investimenti necessari per rispondere agli sforzi di compatibilizzazione messi in atto dall'industria navale e assicurando condizioni ideali di accesso al mercato europeo.

L'utilizzo del rating ESI si estende anche al settore crocieristico, e la recente adesione di CLIA (Cruise Lines International Association), apre alla riconfigurazione delle rotte principali delle unità da crociera, ponendo nuove questioni ai porti interessati a questi traffici.

La sostenibilità è il tema centrale delle nuove politiche dell'Unione Europea, che ha fissato gli obiettivi nel Green Deal e ha definito gli indirizzi per gli investimenti in infrastrutture, energia ed industria nel regolamento sulla Tassonomia.

L'Environmental Ship Index è uno strumento chiave per certificare la compatibilità ambientale delle navi.

Le grandi compagnie di shipping sono sempre più orientate a scegliere porti e rotte green.

Il PNRR sostiene i porti nel percorso verso la sostenibilità, finanziando investimenti per l'innovazione tecnologica e la transizione ecologica delle attività portuali.

Nel frattempo, il Governo italiano ha affidato ai porti nazionali, anche tramite il PNRR, una notevole suite di misure per favorire gli investimenti sui temi della trasformazione ecologica e della sostenibilità, che consente ai porti di Genova, Pra', Vado Ligure e Savona di compiere un deciso cambio di passo, tramite l'attuazione di una strategia multifocale, connotata da elementi combinati di innovazione tecnologica ed investimento.

Le linee d'azione di AdSPMLO nella sfera della sostenibilità, di seguito sinteticamente riportate ed estensivamente descritte nel prosieguo del documento, sono dunque l'oggetto di questo primo Bilancio di Sostenibilità, con cui AdSPMLO intende far conoscere agli interlocutori i propri obiettivi prioritari, le strategie impostate per raggiungerli e la misurazione del percorso verso il traguardo.



2.1.2. Sostenibilità economica

Il rafforzamento della valenza economica dei Ports of Genoa rappresenta un aspetto centrale nelle strategie di AdSPMLO.

I Ports of Genoa sono leader nazionali per traffici e valore aggiunto e l'obiettivo di AdSPMLO è consolidare questo ruolo e creare nuove opportunità di crescita per il territorio.

D'altronde il ruolo del sistema portuale rispetto al contesto nazionale ed europeo emerge chiaramente non solo dai dati di traffico, che assegnano agli scali la leadership nazionale, ma anche dalle valutazioni del valore aggiunto e dell'impatto occupazionale, che si distribuiscono su un territorio esteso ben oltre i confini regionali, nonché dalla fiducia del sistema economico del Nord Italia, che trova negli scali del sistema l'hub logistico per i propri scambi con i partner d'oltremare.

La strategia di AdSPMLO punta a consolidare questa leadership e ampliare il proprio raggio di influenza, creando, tramite investimenti mirati, le condizioni per

allargare il cluster marittimo portuale a nuovi partner di dimensione globale.

Particolarmente rilevanti in questa direzione sono gli interventi in corso di realizzazione attraverso il Programma Straordinario di Investimenti urgenti per la Ripresa e lo Sviluppo del Porto di Genova, voluto dal Governo per risollevare il sistema portuale dopo le criticità legate al crollo del ponte Morandi.

Essenziali, in particolare, sono gli investimenti per il miglioramento dell'accessibilità degli scali, lato mare e lato terra, in modo da consentire di affrontare le sempre più intense sfide poste dalla continua crescita delle dimensioni delle navi e dunque dei picchi di traffico nei terminal, che poi impattano sui raccordi agli assi di trasporto verso l'hinterland.

Altrettanto importanti sono le politiche per la valorizzazione di tutti gli asset del comprensorio territoriale, a partire da un'accurata fase di pianificazione strategica per individuare le soluzioni più idonee rispetto alle esigenze di un porto moderno, competitivo e sostenibile, ripensando funzioni e recuperando spazi per la crescita di nuovi business.

Il rinnovamento di alcune zone portuali (come il waterfront di levante del porto di Genova) oppure la riconversione di edifici dismessi (come Hennebique), rientrano in questa filosofia di intervento, in grado di coniugare lo sviluppo di nuove attività economiche con la creazione di opportunità per il territorio, nella duplice prospettiva di aumentare l'attrattività turistica e migliorare la vivibilità delle città.

I programmi di investimenti infrastrutturali di AdSPMLO puntano ad aumentare la competitività degli scali e ridurre l'impatto sulle città portuali, ottimizzando il trasporto su gomma e migliorando il servizio ferroviario.

2.1.3. Sostenibilità ambientale

Il principale obiettivo ambientale di AdSPMLO è la riduzione della propria carbon footprint, tramite l'attuazione di un articolato piano di investimenti, oggi in diverse fasi di attuazione, in grado di generare benefici in termini di riduzione di emissione di CO₂ e CO₂ equivalenti. Tra questi si ricordano l'elettificazione di buona parte delle banchine dei bacini portuali, la creazione di un'efficiente sistema di distribuzione e stoccaggio del GNL e l'incremento della produzione di energia rinnovabile.

Centrale per AdSPMLO è il contenimento dei consumi, tramite interventi per l'efficientamento dei sistemi di gestione dell'energia elettrica in ambito portuale e il revamping del sistema di illuminazione pubblica, il rinnovamento degli impianti di riscaldamento degli edifici dell'Ente e l'adozione di sistemi di mobilità green.

Fondamentale è anche il miglioramento del sistema di gestione dei rifiuti di origine navale e portuale, già riconosciuto esempio virtuoso di applicazione della Convenzione Internazionale Marpol. Altro tema chiave è il monitoraggio ambientale, finalizzato a tenere sotto controllo la qualità delle principali matrici ambientali di competenza dell'Autorità di Sistema, quali aria, acqua, sedimenti e suolo.

Il miglioramento della carbon footprint dei porti di Genova e Savona è l'obiettivo centrale del piano di investimenti ambientali di AdSPMLO, mirati alla gestione ottimale dell'energia, alla riduzione dei consumi e alla transizione verso fonti energetiche green.



2.1.4. Sostenibilità sociale e organizzativa

Un altro grande obiettivo di AdSPMLO è ricostruire il rapporto con la collettività.

Ridurre l'impatto delle attività portuali sulle città.

Restituire spazi portuali rinnovati per funzioni urbane e turistiche.

Il ruolo di porti di antiche origini, quali Genova e Savona, per lo sviluppo economico, culturale e sociale dei rispettivi territori è testimoniato da oltre duemila anni di storia comune. Ciononostante, nei tempi moderni l'industrializzazione delle attività portuali ha determinato la progressiva separazione tra gli scali e le città, con barriere fisiche a delimitare il confine tra i due mondi.

Da ciò deriva la scarsa conoscenza delle attività portuali e del valore da queste generato per la collettività, ma anche la crescente insofferenza della cittadinanza per la presenza dei porti, a causa di impatti negativi come traffico, inquinamento e della preclusione dell'accesso al mare.

Nella fase di elaborazione di questo documento AdSPMLO ha consultato i suoi stakeholder per comprenderne la sensibilità rispetto ai temi della sostenibilità e recepirne le priorità, che si riflettono nella matrice di materialità. La strategia di AdSPMLO per rispondere a queste istanze segue diverse linee d'azione.

Innanzitutto, AdSPMLO destina ingenti risorse per risolvere gli aspetti più critici delle relazioni porto-città. Gli investimenti per il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari fra il porto e le reti di trasporto hanno ad esempio il duplice obiettivo di aumentare l'efficienza della mobilità merci e di ridurre l'impatto dei traffici portuali sulla viabilità urbana.

Particolarmente significativa è poi la componente di investimenti mirati alla rigenerazione urbana ed alla riconversione funzionale di edifici e spazi, allo scopo di assicurare un generale miglioramento della fruibilità dell'area portuale.

Oggi, gli scali marittimi sono percepiti come parte di una nuova “esperienza urbana” legata al mare: realizzare un’integrazione armoniosa fra le città e la dimensione portuale produttiva è obiettivo comune dei Ports of Genoa e di molti porti internazionali.

Ma AdSPMLO, oltre alle politiche di investimento, sviluppa un ampio spettro di iniziative volte a ridurre la distanza fra i porti ed il territorio e facilitare il dialogo con la collettività.

Attivare e gestire il dialogo con le comunità locali è fondamentale per un soggetto pubblico che deve amministrare grandi porti, inseriti per di più in un contesto ad urbanizzazione complessa.

AdSPMLO rivolge particolare attenzione al miglioramento dei propri canali di comunicazione, sfruttando le potenzialità dei media digitali. In parallelo offre sostegno ad iniziative culturali e rafforza le relazioni con il sistema formativo coinvolgendo scuole, università e centri di ricerca del territorio. Inoltre, l’Autorità sviluppa le relazioni industriali nel sistema porto e le iniziative per promuovere le attività del cluster sui mercati internazionali.

Non vanno dimenticati infine gli aspetti di governance interna dell’ente, la gestione delle risorse umane e le politiche organizzative volte ad assicurare l’efficacia e la trasparenza dell’azione amministrativa, tanto più in un periodo contrassegnato dalle difficoltà operative determinate dalla pandemia.

Sviluppare iniziative culturali e di informazione per avvicinare la cittadinanza.

Collaborare con scuola e università, per far conoscere alle nuove generazioni la complessità e le opportunità del mondo portuale.



2.2. Profilo dell'Organizzazione

2.2.1. Il contesto nel quale operiamo

I Ports of Genoa (Genova, Pra', Savona e Vado Ligure) sono al centro del commercio globale, snodo per i traffici nel Mediterraneo e via d'accesso da Sud all'Europa.

Genova, Pra', Savona e Vado Ligure hanno caratteristiche e funzionalità complementari ed una elevatissima concentrazione di impianti portuali diversificati che movimentano circa 70 milioni/anno di tonnellate di merci, posizionando i Ports of Genoa nei primi 10 sistemi portuali dell'Unione Europea.

Situati nel punto più a nord del Mar Mediterraneo, i Ports of Genoa rappresentano il punto di accesso ideale all'Europa continentale da Sud e consentono l'ottimizzazione di tempi e costi per la ricezione e l'inoltro delle merci da e per Asia, Middle East e East Coast dell'Africa, aree chiave per il commercio internazionale e per le catene di fornitura globali.

La stessa UE ha sempre affermato il ruolo strategico dei Ports of Genoa quale sbocco meridionale al mare per il cuore produttivo dell'Europa, rafforzandone l'indicazione come nodo fondamentale del sistema delle reti TEN-T sul Mediterraneo, grazie al posizionamento lungo l'omonimo corridoio Med e all'estremità Sud del corridoio Reno-Alpi.

Mentre i bacini portuali di Genova e Savona hanno storia millenaria, sfociata nei grandi sviluppi infrastrutturali tra XIX e XX secolo, le più recenti espansioni negli ultimi 30 anni, rivolte al segmento del traffico containerizzato, hanno riguardato gli altri due scali del sistema, con l'ingresso in servizio del terminal di Pra' nel 1994 e l'inaugurazione del modernissimo terminal di Vado Ligure nel 2020.

Oggi il complesso dei 4 bacini comprende 35 terminal privati in grado di movimentare qualsiasi tipo di traffico e di offrire una gamma di servizi altamente specializzati: questo elemento rappresenta il primo punto di forza dei porti del sistema. Passeggeri di traghetti e navi da crociera, container, rotabili, merci convenzionali (come acciai, prodotti forestali e frutta), grandi impianti, yacht, rinfuse solide e liquide: ogni traffico trova nei Ports of Genoa soluzioni logistiche di alto livello.

Ulteriore punto di forza dei Ports of Genoa è la capillare rete di connessioni marittime dirette, con oltre 160 servizi di linea regolari e 450 porti connessi senza scalo intermedio.

Il porto di Genova, elemento di Levante del sistema, costituisce il prototipo di uno scalo multipurpose, ospitando terminal in grado di accogliere ogni tipo di traffico mercantile e passeggeri. Allo stesso tempo, Genova offre tutti i servizi complementari necessari per il settore dello shipping: costruzioni e riparazioni navali, forniture di bordo, tecnologia e IT. Il porto di Genova è al centro di un vasto piano di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico per aumentarne le potenzialità operative e la competitività.

A una decina di chilometri a ovest, ma in sostanziale continuità con il bacino di Genova, si trova il porto di Pra', che rappresenta la parte più moderna del distretto portuale genovese. Il terminal contenitori ha iniziato ad operare negli anni '90 e si è rapidamente affermato come scalo di riferimento per tutte le linee con l'Asia, diventando il primo gateway italiano per questo tipo di traffico, movimentando oggi circa 1,5 milioni di container all'anno.

A 30 km verso ponente si trova il porto di Savona. Lo scalo è stato protagonista di una profonda trasformazione avviata alla fine degli anni Novanta, quando le attività mercantili sono state concentrate nella parte più lontana dalla città, con fondali più adatti all'accosto delle navi di ultima generazione, mentre le banchine più

I nostri terminal possono accogliere ogni tipo di traffico e sono collegati con i porti di ogni continente.

35 terminal
160 servizi di linea regolari
450 porti collegati

Forte di una tradizione portuale millenaria, Genova è una vera capitale dello shipping nel Mediterraneo, sede di un cluster in grado di offrire soluzioni avanzate per il trasporto marittimo.

Il porto di Pra' ospita il primo terminal italiano per i container, scalo di riferimento per i traffici con l'Asia.

1,5 milioni di TEU/anno

Il porto di Savona sfrutta al massimo lo spazio a disposizione, coniugando traffici merci e passeggeri, tradizione e innovazione.



vicine al centro urbano sono state riconvertite ad attività turistiche e aperte all'utilizzo da parte della cittadinanza.

Grazie a forti investimenti pubblici e privati per la realizzazione di strutture ricettive all'avanguardia, il porto di Savona si è affiancato a Genova quale hub per le crociere nel Mediterraneo, e oggi mantiene un ruolo importante anche nel settore mercantile, quale nodo delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo e punto privilegiato di approvvigionamento di materie prime per il Nord Ovest.

Il porto di Vado Ligure è un polo logistico avanzato e dinamico, in pieno sviluppo grazie a investimenti pubblici e privati.

Il porto di Vado Ligure è situato a 5 km a ovest di Savona. Lo scalo vanta una forte specializzazione nel settore della frutta e dispone di un terminal traghetti, mentre nella rada operano impianti per lo sbarco di prodotti petroliferi. All'inizio del 2020 è entrato in attività un nuovo terminal container, tecnologicamente fra i più avanzati del Mediterraneo, in grado di ospitare le portacontainer di ultima generazione grazie alla profondità naturale dei fondali.

La morfologia del territorio ligure, con i monti che si tuffano direttamente in mare, condiziona da sempre la vita dei porti, costretti a strappare al mare gli spazi necessari per la crescita delle proprie attività, assicurando d'altro canto fondali profondi naturali.

Da sempre i liguri sono abituati a sfruttare ogni palmo del loro affascinante territorio, stretto fra monti e mare.

La necessità di superare gli Appennini per raggiungere i mercati della Pianura Padana vincola la competitività dei Ports of Genoa all'efficienza della fase terrestre del trasporto. Dunque, AdSPMLO è particolarmente attenta al potenziamento delle infrastrutture di ultimo miglio e all'introduzione di nuove tecnologie in grado di ottimizzare l'accessibilità degli scali, facilitare il deflusso dei mezzi da e per il porto e favorire la diversificazione modale a vantaggio del trasporto ferroviario.

Per i porti questo significa ricercare nuovi spazi verso il mare e potenziare i collegamenti attraverso gli appennini, per raggiungere agevolmente le regioni padane ed il sud Europa.

Da questo punto di vista, la prossima entrata in funzione del "terzo valico", la nuova linea ferroviaria che da Genova raggiungerà Milano, rappresenta una grande opportunità per i Ports of Genoa, che potranno finalmente proporsi ai mercati della mitteleuropa con soluzioni logistiche competitive rispetto ai porti del Northern Range.

La conformazione del territorio determina d'altra parte anche l'immediata contiguità tra le zone operative portuali e le aree residenziali alle spalle, spesso distanti poche centinaia di metri. Il tema della sostenibilità dello sviluppo è quindi davvero imprescindibile per disegnare il futuro dei Ports of Genoa e del territorio che li ospita.

Imprese portuali concessionarie di aree e banchine ex art. 18 l.84/94

Porto di Genova	
Ansaldo Energia S.p.A.	Operazioni e servizi portuali per merci e materiali connessi con l'attività di Ansaldo Energia
A.T.I. Gruppo Messina S.p.A. Terminal San Giorgio	Traffici di contenitori e merci convenzionali inclusi rotabili
Bettolo S.r.l.	Traffici di contenitori
C. Steinweg – Gmt S.r.l.	Traffici di merci e contenitori
Eni S.p.A.	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
Esso Italiana S.r.l.	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
Fo.Re.S.t. S.p.A.	Traffici di prodotti forestali, prodotti siderurgici, yacht e motobarche
Getoil S.r.l.	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
Gruppo Messina. S.p.A.	Traffici di contenitori, merci varie e rotabili
Porto Petroli di Genova S.p.A.	Traffici di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici
PSA Sech - Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A.	Traffici di contenitori e merci su navi in prevalenza porta contenitori
Saar Depositi Portuali S.p.A.	Traffici di olii vegetali alla rinfusa ad uso non alimentare
Sampierdarena Olii S.r.l.	Traffici di olii vegetali fluidi e dei vini
Silomar S.p.A.	Deposito costiero per olii, grassi vegetali, minerali e prodotti chimici
Spinelli S.r.l.	Traffici di merci e contenitori
Stazioni Marittime S.p.A.	Traffici passeggeri su navi da crociera e traghetto
Terminal Rinfuse Genova S.r.l.	Traffici di contenitori, prodotti alla rinfusa e siderurgici, merci convenzionali, merci varie
Terminal San Giorgio S.r.l.	Traffici di prodotti ortofrutticoli, congelati/surgelati, alimentari, merci varie e rotabili
Porto di Pra'	
PSA Genova Pra' S.p.A.	Traffici di contenitori e navi ro-ro, lo-lo, carcarrier escluse merci alla rinfusa

Porto di Savona	
BuT S.r.l.	Traffici di fertilizzanti, prodotti chimici e minerali, prodotti coloniali, metalli non ferrosi
Buzzi Unicem S.p.A.	Traffici di prodotti finiti e materie prime per l'industria del cemento e del calcestruzzo
Colacem S.p.A.	Traffici di cereali, legumi, semi oleosi, farine, prodotti cementizi e leganti idraulici
Costa Crociere S.p.A.	Traffici di passeggeri su navi da crociera e cruise-ferry
Depositi Costieri Savona S.p.A.	Traffici di olii vegetali per uso industriale e/o energetico
Italiana Petroli S.p.A.	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
Monfer S.p.A.	Traffici di cereali e sfarinati alla rinfusa; oli vegetali per uso industriale e/o energetico
Savona Terminal Auto S.r.l.	Traffici di autoveicoli, rotabili e attività Ro-Pax
Savona Terminals S.p.A.	Traffici di prodotti forestali, merci varie, rinfuse solide e container
Terminal Alti Fondali Savona S.p.A.	Traffici di rinfuse solide
Porto di Vado Ligure	
Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
Esso Italiana S.r.l.	Sbarco e imbarco e deposito costiero di olii minerali
Forship S.p.A.	Traffici di passeggeri e di merci mediante navi traghetto
Reefer Terminal S.p.A.	Traffici di prodotti ortofrutticoli ed alimentari, container, rotabili, merci varie
Sarpom S.r.l.	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
Vado Gateway S.p.A.	Traffici di contenitori e movimento di merci in genere



2.2.2. Le funzioni del nostro ente

L'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale nasce con la fusione, stabilita dal D.L. 169/2016, delle preesistenti Port Authority di Genova e Savona, a loro volta create dalla Legge 84 del 1994 che, con le sue successive integrazioni, costituisce la “legge fondamentale” per l'organizzazione dei porti italiani in quanto fissa i principi di amministrazione e gestione degli scali e determina i confini amministrativi tra componente di attività pubblica e privata.

Di fatto, la Legge 84/94 ha introdotto in Italia il cosiddetto modello di governance “landlord”, secondo il quale le funzioni di coordinamento, regolazione, pianificazione, sviluppo territoriale ed amministrazione del compendio demaniale portuale sono di competenza pubblica e sono attribuite alle Autorità Portuali, mentre le attività operative e di servizio sono demandate alla gestione di operatori privati, che svolgono le loro funzioni in forma “regolata” dalle Autorità Portuali.

La dimensione pubblica dei porti italiani, tuttavia, non si esaurisce con la figura delle Autorità Portuali. Infatti, a differenza di altre nazioni dove la funzione di governance e regolazione delle Authority copre anche la fase marittima interna ai porti, in Italia la funzione di autorità marittima è demandata alla Capitaneria di Porto, che assume il ruolo di “harbour master”.

Diversi enti pubblici si affiancano poi all'Authority normando e regolando aspetti peculiari delle attività portuali. Molte funzioni sono legate ai controlli sulle merci in transito (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Sanità Marittima, Servizi di controllo del Fito Patologo, servizio del Chimico di Porto etc.) ed alla loro regolazione economica, di sicurezza e di “compliance”, anche per quanto attiene il rispetto

L'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale è nata nel 2016 dalla fusione delle Autorità Portuali di Genova e di Savona.

Secondo il modello di governance “landlord” introdotto in Italia dalla legge 84/94, AdSPMLO cura l'amministrazione dei bacini portuali di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, mentre le attività operative sono svolte da società private autorizzate.

La funzione centrale di AdSPMLO è la definizione e l'attuazione delle strategie per assicurare lo sviluppo del porto, in armonia con il territorio.

Gli indirizzi strategici si traducono in linee di pianificazione infrastrutturale dei bacini portuali, delle aree demaniali di competenza e delle infrastrutture di collegamento alla rete di trasporto.

Dalla pianificazione si passa alla predisposizione di progetti tecnici che si concretizzano in lavori di costruzione o manutenzione delle opere interessate.

AdSPMLO si occupa anche di tutti gli aspetti finanziari, legali ed amministrativi necessari per l'aggiudicazione dei lavori, nel rispetto delle regole di trasparenza e legalità.

delle norme del commercio internazionale. Ulteriori soggetti collaborano con l'Autorità di Sistema Portuale per il presidio delle attività in altri ambiti: ambientale (Arpal), sicurezza del lavoro (ASL), security del passeggero e delle merci (corpi di polizia generalmente intesi).

AdSPMLO è dunque un “ente pubblico” speciale, dotato di autonomia organizzativa e finanziaria e deve assicurare il compimento di alcune missioni fondamentali: le più caratterizzanti sono quelle legate agli “asset” fisici del porto, a cominciare dalla pianificazione strategica per disegnare lo sviluppo delle attività portuali in armonia con la vivibilità del territorio circostante.

Dalla fase di indirizzo strategico discende la pianificazione territoriale dell'ambito portuale, delle interconnessioni con le reti di trasporto terrestre e delle relazioni con i territori circostanti, nel rispetto dei piani sovraordinati e d'intesa con gli enti locali interessati.

Segue la fase di progettazione, costruzione e manutenzione delle opere portuali (dighe, banchine etc.), delle infrastrutture marittime per la navigazione sicura (fondali, boe, fanali etc.) e degli impianti pubblici a terra (illuminazione, reti di servizi), delle infrastrutture di collegamento alle reti stradali e ferroviarie (gate di accesso ed uscita, strade, binari).

Questa funzione “tecnica” ha un particolare rilievo per AdSPMLO anche in considerazione della vastità e complessità del piano di lavori che l'Ente deve realizzare grazie al Programma Straordinario di Interventi assegnato dal Governo per il rilancio dello scalo dopo il crollo del ponte Morandi.

L'ampiezza e l'articolazione dei programmi di investimento configurano inoltre AdSPMLO quale grande stazione appaltante, la cui funzionalità richiede alle strutture più direttamente coinvolte – Gare e Appalti, Finanza e Controllo di Gestione, Legale in primis - un intenso sforzo per la gestione delle procedure amministrative, per assicurare l'efficienza dei processi di affidamento dei lavori.

Secondo il modello di gestione “landlord”, l'Autorità Portuale “concede” a titolo oneroso parte delle sue infrastrutture a privati affinché le attrezzino adeguatamente per svolgere le attività di sbarco ed imbarco e per fornire i necessari servizi logistici. Le concessioni per attività terminalistiche e di servizio vanno armonizzate, pianificate e controllate in base a specifici parametri di economicità e buona gestione, al fine di garantire un corretto utilizzo della “risorsa territorio”, in senso sia tecnico che economico.

In un contesto territoriale di notevole estensione come quello dei diversi bacini di Genova (porto storico, parte industriale e commerciale) cui si aggiungono il porto di Pra', quello di Savona e quello di Vado Ligure, l'amministrazione dei “contratti di concessione” e la governance del compendio demaniale pubblico sono dunque funzioni complesse, che richiedono una forte interazione di AdSPMLO con le Amministrazioni pubbliche locali chiamate a governare, dal canto loro, le città che intorno ai porti insistono e gli assi di comunicazione che ai porti e dai porti permettono il trasferimento di merci e passeggeri.

Complessa è anche l'azione di coordinamento fra le Amministrazioni pubbliche per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione della burocrazia, che richiede una costante azione di revisione critica ed evolutiva delle procedure operative e documentali e lo sviluppo di tecnologie digitali interoperabili fra tutti gli attori del sistema portuale in grado di agevolare gli scambi di informazioni e l'evoluzione verso un sistema smart e paperless.

Da questo punto di vista, AdSPMLO cura anche l'integrazione telematica fra i porti e l'hinterland, arricchendo il Port Community System con nuove funzionalità (come i protocolli per i corridoi intermodali doganali, il pre-gate notification, la prenotazione dei servizi di scarico e ricarico per i camion, la digitalizzazione delle procedure di ultimo miglio ferroviario), in grado di facilitare lo scambio di documenti lungo la supply chain e di gestire le operazioni di export ed import in forma totalmente digitale ed interoperabile.

Altra funzione chiave di AdSPMLO è quella di presidio dei tanti aspetti ambientali che si intrecciano con le attività del porto: la gestione del ciclo dei rifiuti portuali, il monitoraggio ed il controllo delle emissioni, il controllo della qualità delle acque, la distribuzione di energia, cui si aggiunge il grande tema della transizione ecologica, l'abbattimento delle emissioni nocive per il clima e per la salute, lo sviluppo delle fonti rinnovabili e dei carburanti green, i progetti per l'evoluzione verso un'economia circolare.

Infine, non si può trascurare la rilevanza dell'attività di comunicazione dell'Ente, in particolar modo in relazione alla vastità del programma di investimenti, di portata storica non solo per il sistema portuale ma per l'intero territorio di riferimento.

Gli interlocutori cui AdSPMLO si rivolge non sono solo quelli che compongono il cluster portuale, ma la vasta platea di stakeholder esterni, che esprimono sempre

La vastità del territorio di competenza di AdSPMLO e la complessità delle attività che vi si svolgono richiede un grande sforzo amministrativo per il rilascio delle autorizzazioni ad operare in porto e il controllo sulle attività delle imprese.

AdSPMLO deve assicurare il buon funzionamento del sistema portuale favorendo la semplificazione e la digitalizzazione delle procedure e facilitando l'integrazione telematica fra il porto e le supply chain.



Funzioni chiave di AdSPMLO è la cura dei tanti aspetti ambientali che interessano l'ambito demaniale, attraverso un costante controllo dei parametri più rilevanti e l'attuazione di interventi per migliorare la compatibilità delle attività portuali con il l'ambiente circostante.

maggior interesse rispetto alle attività del porto, alla trasformazione infrastrutturale in atto e alle tappe del percorso verso i grandi obiettivi economici, ambientali e sociali.

Negli ultimi anni sono dunque fortemente cambiati i contenuti della comunicazione dell'Authority e sono state innovate le forme della comunicazione stessa. Basti ricordare la sperimentazione del “debat publique” per il progetto della nuova Diga foranea del Porto di Genova (esperienza del tutto nuova per il settore portuale italiano, con accesso diretto di cittadinanza e stakeholder alle fonti di informazione) ma anche la profonda rivoluzione che contraddistingue l'azione informativa dell'Ente, sempre più proiettata lungo le varie dimensioni della comunicazione digitale.

Anche la funzione di promozione del sistema portuale si è profondamente rinnovata, puntando sulla condivisione delle azioni di marketing con gli operatori del cluster e sul raccordo con il sistema produttivo di riferimento, in sinergia con altre istituzioni del territorio, come Regione Liguria e Camere di Commercio.

Questo primo report di sostenibilità si inserisce dunque nel contesto di grande rinnovamento e dinamicità che contraddistingue l'azione di AdSPMLO e intende costituire un riferimento per il confronto con tutti gli interlocutori, nella consapevolezza che dal dialogo scaturiscono le più importanti occasioni di miglioramento.

2.2.3. Società Partecipate

L'Autorità di Sistema Portuale detiene quote di partecipazione in alcune società strettamente collegate alla propria funzione istituzionale. Di seguito sono sinteticamente riportate le principali realtà.

Aeroporto di Genova S.p.A. (60,00%)

AdSPMLO è azionista di maggioranza della società di gestione dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, che fu costruito negli anni '50 su aree detenute dall'allora Consorzio Autonomo del Porto di Genova. La vicinanza fra porto e aeroporto genera importanti sinergie dal punto di vista logistico e turistico, ma pone anche alcuni vincoli allo sviluppo del porto, imponendo l'adozione di soluzioni che rendano compatibili la piena operatività di entrambi, mantenendo alti standard di sicurezza.

Recentemente è stato avviato un piano di lavori di ammodernamento e ampliamento dell'aeroporto, con fondi stanziati da AdSPMLO nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti e da Regione Liguria.

VIO - Vado Intermodal Operator S.p.A. (72,00%)

La società gestisce il centro logistico situato alle spalle del porto di Vado Ligure, unico interporto ligure secondo la legge n. 240/1990, nodo RRT core della rete TEN-T e parte del corridoio Reno-Alpi.

L'interporto si estende su una superficie di 232.000 mq e fornisce servizi di logistica per merci provenienti dai porti di Savona e Genova, che poi vengono distribuite al vasto mercato interno del Sud Europa, ed è uno fra i principali centri logistici in Italia per il caffè.

VIO ha un ruolo centrale nello sviluppo del sistema multimodale di Vado Ligure, in sinergia con l'espansione delle attività portuali realizzata dall'Autorità Portuale. Per gestire l'aumento del traffico, VIO e AdSP hanno avviato un piano di interventi per il facilitare l'intermodalità, potenziando il terminal intermodale e ottimizzando gli impianti ferroviari.

Ente Bacini S.r.l. (89,00%)

La società gestisce alcuni accosti e cinque bacini a secco, di lunghezza fino a 267 metri, per operazioni di riparazione e carenaggio, situati nell'area industriale di levante del porto di Genova.

Stazioni Marittime S.p.A. (10,20%)

La società, nata nel 1989, ha lo scopo di gestire e sviluppare le infrastrutture del Porto passeggeri di Genova. In particolare, la Società gestisce cinque terminal passeggeri: Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria, principalmente dedicati al traffico crocieristico, e i tre terminal di Calata Chiappella, Ponte Caracciolo e Ponte Colombo, dedicati al traffico traghetti. Complessivamente l'area copre circa 290.000 metri quadrati di superficie e comprende 12 accosti per circa 3.000 metri lineari di banchine.

Porto Antico S.p.A. (4,80%)

La società è nata in occasione delle celebrazioni colombiane nel 1992, per gestire gli spazi del cuore storico del porto di Genova, restituiti alla città e rinnovati secondo il disegno di Renzo Piano. Oggi la Porto Antico estende la propria competenza fino al quartiere fieristico genovese, oggetto di un profondo progetto di rinnovamento.

F.I.L.S.E. S.p.A. (3,90%)

La Finanziaria Ligure per lo Sviluppo Economico - F.I.L.S.E. S.p.A. è il soggetto tecnico che supporta e assiste Regione Liguria e altri enti territoriali liguri nella progettazione, definizione e attuazione di politiche e interventi a sostegno del sistema economico ligure.



2.3. Le attività dei Ports of Genoa

I traffici merci nel 2021:

Totale
63,7 M ton

Merci containerizzate
25,7 M ton

Ro-Ro e merci varie
14,8 M ton

Merci alla rinfusa
23,2 M ton

Il sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale ha movimentato nel 2021 un traffico complessivo di circa 63,7 milioni di tonnellate. L'importanza dei Ports of Genoa per il sistema Paese è data dalla grande varietà di merceologie movimentate: la prima componente di traffico è rappresentata dalle merci containerizzate, con 25,7 milioni di tonnellate; seguono le rinfuse liquide con 18,7 milioni e il traffico Ro-Ro con 13,6 milioni.

t x 1000 dove non div. spec.	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
Totale merci	68.052	69.155	67.152	57.427	63.687	-5,16	10,90
Merce in contenitore	26.022	25.727	25.203	23.977	25.687	1,88	7,09
Rotabili	13.089	13.816	13.940	12.127	13.587	-11,21	28,94
Altre merci varie	1.262	1.490	1.299	1.053	1.229	-13,63	11,41
Rinfuse liquide	21.844	22.194	21.662	16.794	18.710	-2,53	12,04
Rinfuse solide	5.836	5.930	5.048	3.476	4.482	-5,39	16,71
Container (TEU x 1.000)	2.666	2.674	2.670	2.499	2.781	4,16	11,28
Passeggeri (pax x 1.000)	4.224	4.293	4.547	1.547	2.489	-45,26	60,89

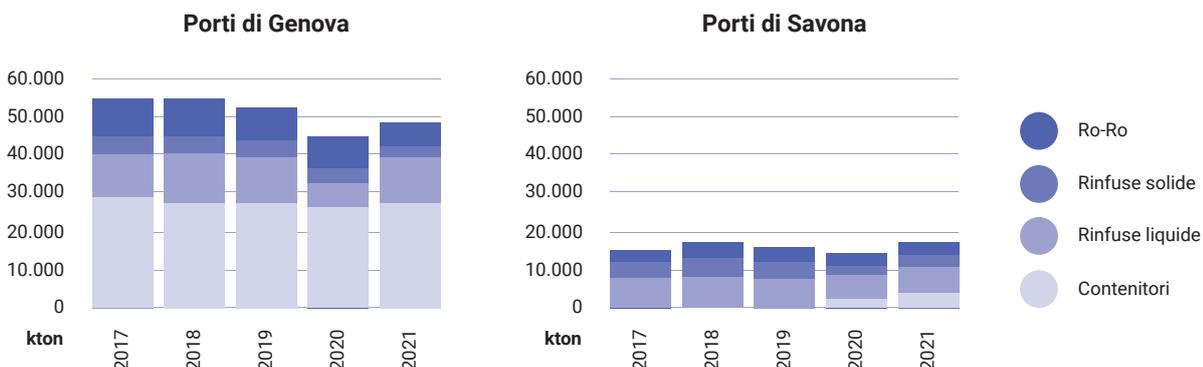
Tab. 2.1- Andamento dei traffici nei Ports of Genoa

Nel 2020 le misure di contenimento del Covid-19 hanno imposto limitazioni al movimento di persone e merci, determinando un rallentamento delle catene logistiche globali. Tale shock ha comportato una serie di ripercussioni sul piano economico, tra cui la flessione del PIL nazionale, la contrazione dei consumi e la diminuzione dei commerci internazionali. Questa circostanza ha avuto inevitabili effetti negativi anche sulle performance e sui traffici dei porti del Sistema.

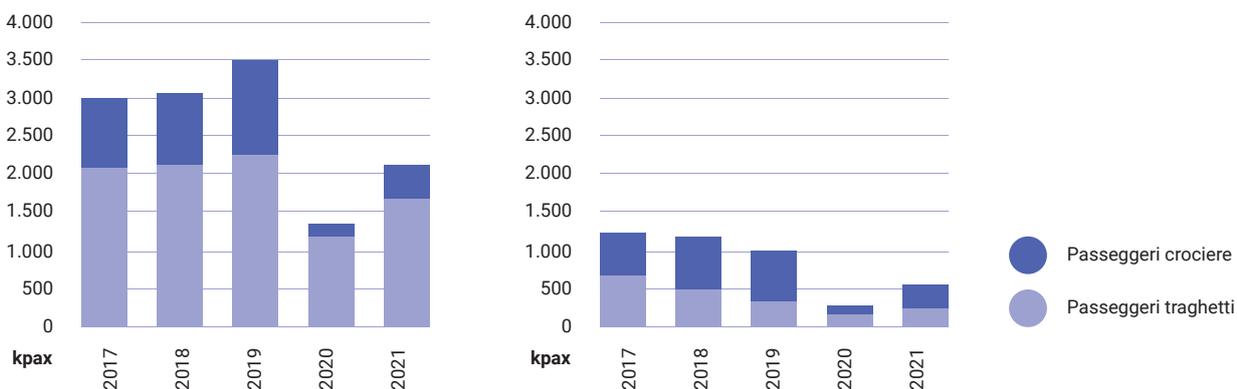
Nel 2021 l'attività dei Ports of Genoa è tornata a crescere, sebbene rimanga ancora un certo gap rispetto ai livelli pre-crisi, legato principalmente agli oli minerali. Il numero di navi transitate è stato pari a 7.224 (+6,3%) mentre il traffico complessivo è cresciuto del +10,9% rispetto al 2020. Spicca in particolare il numero di container movimentati, che ha raggiunto il record storico per il sistema, sfiorando i 2,8 milioni di TEU.

I traffici marittimi sono crollati nel 2020 a causa degli effetti della pandemia: le movimentazioni di merci nei Ports of Genoa sono scese del 14,5% e quelle di passeggeri del 66% rispetto al 2019.

Nel 2021 si è registrato un recupero. Il gap dei Ports of Genoa rispetto al periodo pre crisi si è ridotto al 5,2% per il settore merci e al 45,2% per quello passeggeri.



Graf. 2.1 - Traffici di merci nei porti di Genova e Savona (t x 1000)

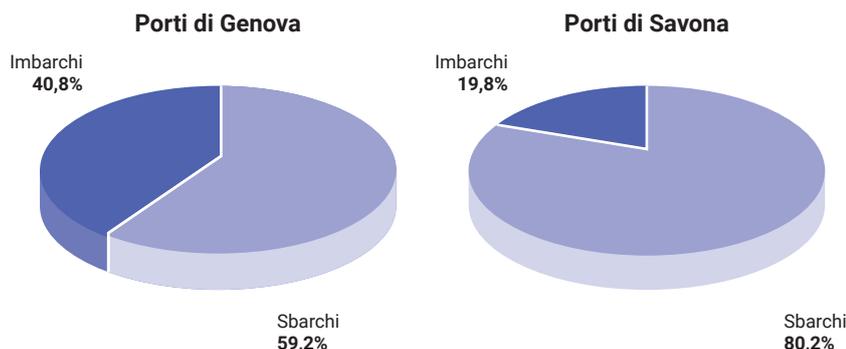


Graf. 2.2 - Traffici di passeggeri nei porti di Genova e Savona (pax x 1.000)

Nei porti di Genova e Pra', dove si concentrano i traffici di container, il rapporto fra sbarchi e imbarchi è equilibrato.

A Savona e Vado, dove sono più forti i traffici di materie prime, prevalgono le importazioni.

Nei porti di Savona, dove si concentrano i traffici di materie prime per l'approvvigionamento del sistema industriale dell'Italia settentrionale, sono prevalenti i flussi all'import (80,2%), mentre nei porti di Genova dove si concentrano i traffici containerizzati, principale veicolo del commercio estero delle aziende italiane, l'export supera il 40% del totale.



Graf. 2.3 - Quota di sbarchi e imbarchi nei porti di Genova e Savona (media 2017-2021)

2.3.1. I traffici containerizzati

La ripresa dell'economia globale nel 2021 ha rilanciato le movimentazioni di container nei Ports of Genoa, che hanno fatto segnare il nuovo record storico: 2,8 milioni di TEU.

Nel 2021 si è assistito ad un pieno recupero del settore del trasporto di merci in container. Tale dinamica costituisce il consolidamento di un percorso di crescita della movimentazione di TEU nei porti del sistema e lungo le rotte globali che si era già intravisto nella seconda metà del 2020 e che ha coinciso con l'allentamento delle restrizioni più rigide imposte nei primi mesi dell'emergenza.

I risultati ottenuti sono quindi il frutto di una ripresa della domanda, oltre che delle alleanze tra i principali carrier globali, che hanno facilitato una buona gestione dell'offerta evitando condizioni di sovra-capacità.

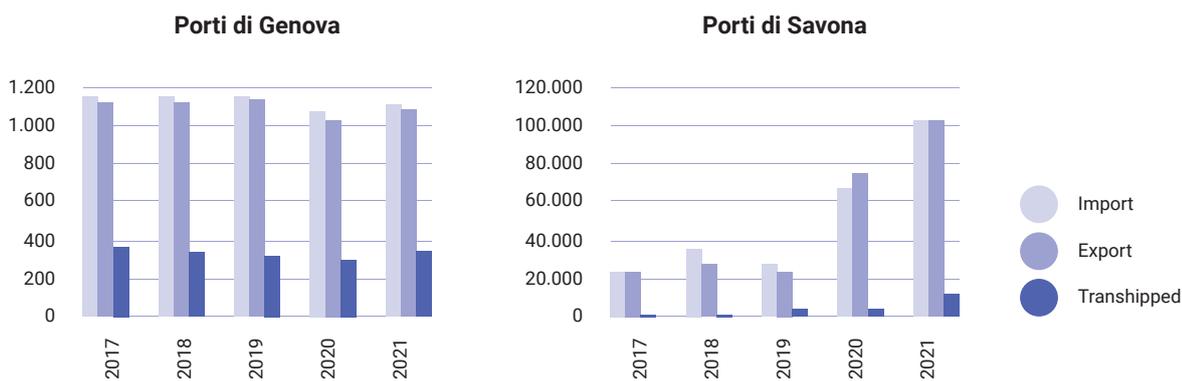
TEU x 1000	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
Traffico totale	2.666.244	2.674.404	2.669.917	2.498.850	2.781.112	4,16	11,30
Sbarchi	1.126.151	1.151.281	1.166.048	1.081.772	1.200.062	2,92	10,93
Imbarchi	1.352.994	1.354.975	1.344.869	1.274.433	1.403.312	4,35	10,11
Transshipment	187.099	168.148	159.000	142.645	63.687	11,78	24,60

Tabella 2.2 Andamento dei traffici di container nei Ports of Genoa

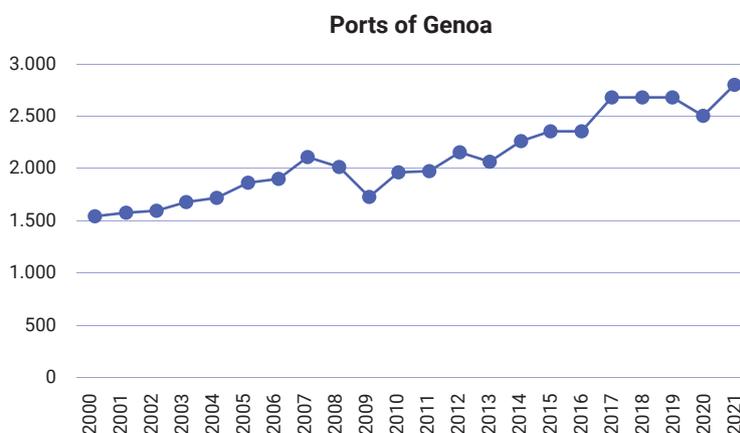
Confrontando il consuntivo del 2021 con quello dell'anno precedente, si nota una crescita pari al 11,3%, per un totale di 2.781.112 contenitori movimentati negli scali del Mar Ligure Occidentale: tale risultato è superiore anche ai valori del periodo pre-pandemico, segnando un +4,2% sul 2019. Il volume di container movimentati costituisce, infatti, il livello massimo mai registrato dai Ports of Genoa.

I maggiori volumi di container sono movimentati nel polo genovese, ma il nuovo terminal di Vado Ligure è in rapida crescita.

Se nel confronto con il 2020 entrambe le componenti del sistema registrano una crescita, rispetto al 2019 il polo genovese (Genova + Pra') e quello savonese (Savona + Vado Ligure) si attestano su dinamiche diverse: il primo, dove si concentra la maggior parte dei volumi, ha chiuso a un livello di traffico leggermente inferiore rispetto al 2019, mentre il secondo, grazie all'entrata in servizio del nuovo terminal container Vado Gateway, ha fatto registrare un significativo incremento. Genova-Pra' ha chiuso perciò il 2021 a 2.557.847 TEU (+8,7% rispetto al 2020 e -2,2% rispetto al 2019), mentre Savona-Vado ha movimentato 223.265 TEU, quadruplicando i volumi rispetto al 2019 (+309,3%) e consolidando la posizione rispetto al 2020 (+52,8%).



Graf. 2.4 - Ripartizione dei traffici di container per flusso (TEU x 1000)



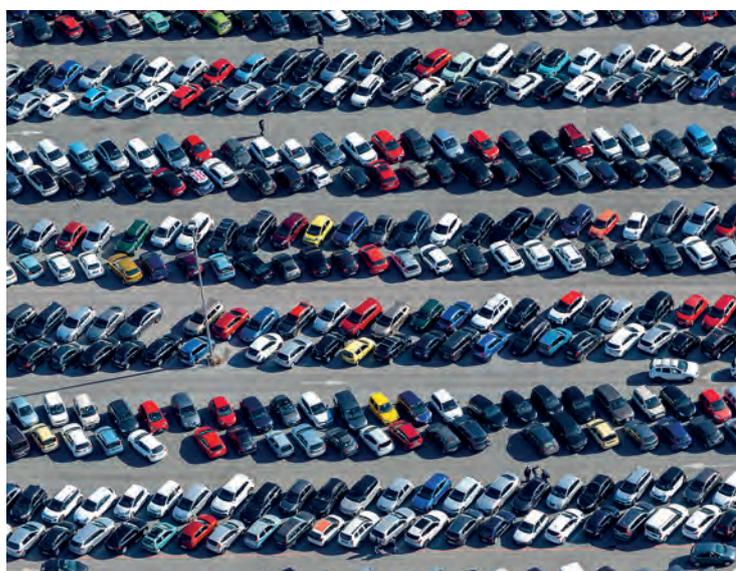
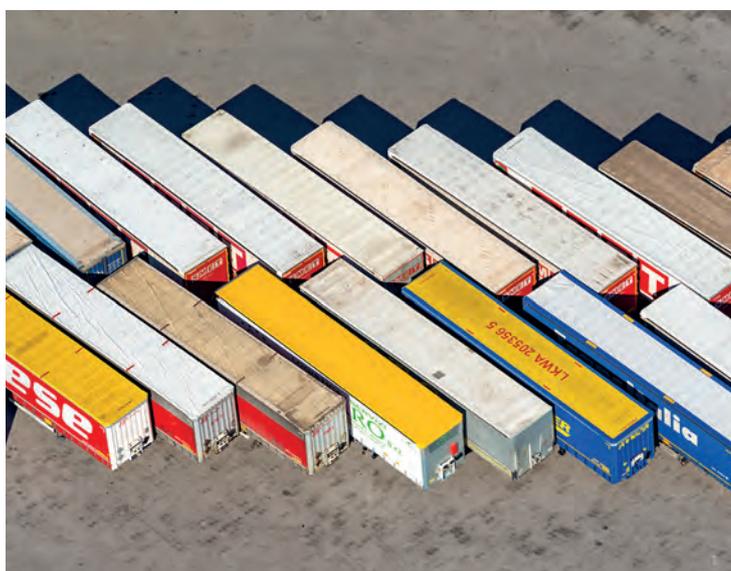
Graf. 2.5 Andamento dei traffici di container nei Ports of Genoa 2000-2021 (TEU x 1000)

Nei Ports of Genoa l'attività di transhipment è marginale e la maggior parte dei contenitori provengono o sono destinati direttamente all'hinterland (attività gateway).

Rispetto ai mercati d'oltremare, le più forti relazioni di traffico sono con il Nord America e l'Estremo Oriente.

Rispetto ai contenitori complessivamente movimentati dai Ports of Genoa, 1.222.011 TEU sono stati imbarcati e destinati al commercio con l'estero, 1.200.062 TEU sono stati sbarcati e destinati al sistema produttivo nazionale, mentre il transhipment si è attestato alla quota di 359.039 TEU (12,9%).

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, i principali partner commerciali sono il Nord America (USA e Canada) e l'Estremo Oriente, principalmente Cina e Singapore che svolge un primario ruolo di hub di transhipment per destinazioni ed origini dei traffici quali Corea del Sud, Giappone, Australia e Vietnam.



2.3.2. I traffici Ro-Ro

I Ports of Genoa sono un importante nodo delle "Autostrade del Mare" nel Mediterraneo, lungo cui si muovono navi cariche di camion e trailer, evitando di percorrere strade e autostrade.

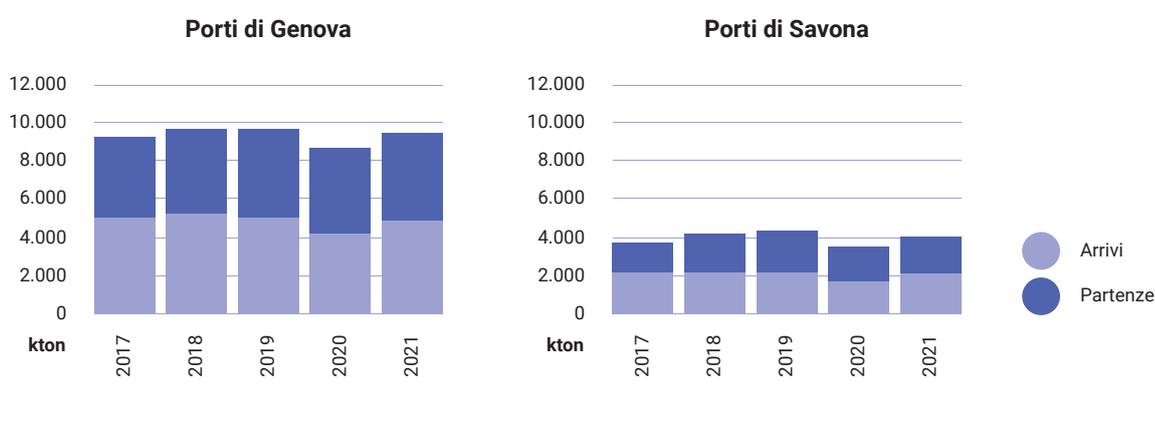
Il settore Ro-Ro comprende tutti i traffici di automezzi per il trasporto di merce (camion, trailer...) oppure di prodotti dotati di ruote (auto, mezzi agricoli o industriali...).

TEU x 1000 ove non div specificato	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
Traffico totale	13.089	13.816	13.940	12.127	13.587	4,16	11,30
Arrivi	6.429	6.742	6.865	6.000	6.717	-2,15	11,95
Partenze	6.659	7.073	7.075	6.126	6.870	-2,90	12,14
Camion e trailer (n x 1000)	603	555	550	470	508	-7,62	8,21
Mezzi comm. (n x 1000)	228	201	168	131	148	-11,79	13,10
Autoveicoli privati (n x 1000)	881	875	907	524	748	-17,54	42,59

Tabella 2.3 Andamento dei traffici Ro-Ro nei Ports of Genoa

Nel 2021 il settore ha mostrato una buona ripresa rispetto all'anno precedente, raggiungendo 13,6 milioni di tonnellate di traffico complessivo.

Complessivamente, il traffico Ro-Ro è stato superiore del 12,0% rispetto al 2020, ed inferiore del 2,5% rispetto al 2019. Nel dettaglio, Genova segna un +10,3% (-1,7% sul 2019), con 4,6 milioni di tonnellate di merce in arrivo e 4,8 milioni di tonnellate in partenza. Savona e Vado Ligure, invece, si attestano su un +16,3% (-4,4% sul 2019), corrispondente a 2,1 milioni di tonnellate in arrivo e 1,9 milioni in partenza.



Graf. 2.6 - Traffici Ro-Ro nei porti di Genova e Savona (t x 1000)

I traffici di rotabili mostrano una profonda concentrazione dal punto di vista geografico. La maggior parte delle movimentazioni del porto di Genova, infatti, ha come origine o destinazione altri porti italiani, fondamentalmente le isole maggiori, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco. La quota preponderante dei traffici di Savona e Vado Ligure riguarda le relazioni con la Spagna, seguiti dagli scambi nazionali e da quelli con la Corsica.

La tenuta del settore rotabile è riconducibile alla concomitanza di due fattori chiave, strettamente interconnessi tra loro: la rete dei servizi 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 fondamentali per il traffico su gomma 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 (es. il Marebonus) rendono ancora più attrattiva questa modalità per gli operatori. A conferma di ciò, la quasi totalità dei traffici rotabili movimentati nei porti di Genova e Savona sono direttamente imputabili alle Autostrade del Mare, con operatori come Grimaldi, GNV e Tirrenia.

Fanno parte del settore anche i traffici di automobili nuove e mezzi speciali (veicoli industriali, treni ecc.), che a Genova e Savona trovano un importante punto di riferimento logistico.



2.3.3. I traffici di rinfuse

Rinfuse liquide

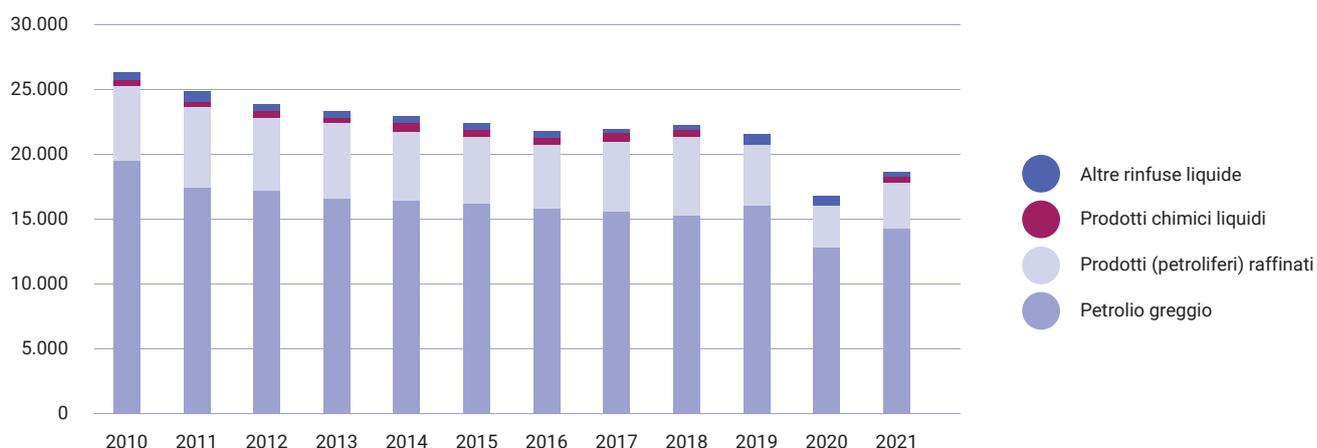
I traffici di prodotti petroliferi sono crollati durante la pandemia per la riduzione della mobilità, ma il settore risente anche della transizione in atto verso le energie rinnovabili.

Il settore comprende i grandi volumi di petrolio greggio che si concentrano nei terminal del Porto Petroli di Genova e di Sarpom a Vado Ligure, mentre altri impianti movimentano traffici caratterizzati da volumi inferiori ma elevato valore unitario, come prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici, oli vegetali e rinfuse liquide alimentari.

Nonostante il recupero registrato nel 2021 (+11,4% per 18,7 milioni di tonnellate complessive) il volume di traffico del comparto petrolifero continua un trend discendente rispetto alle serie storiche, non solo per la riduzione della mobilità legata alla crisi pandemica, ma anche per l'orientamento a livello globale verso la «transizione ecologica», che determina un progressivo e strutturale abbandono delle fonti energetiche fossili.

t x 1000	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
Traffico totale	21.844	22.194	21.662	16.794	18.710	-13,62	11,41
Petrolio greggio	15.574	15.331	16.142	12.699	14.279	-11,54	12,44
Prodotti raffinati	5.489	6.101	4.642	3.304	3.565	-23,19	7,92
Prodotti chimici liquidi	508	491	537	466	453	-15,62	-2,81
Altre rinfuse	274	271	340	325	412	21,36	26,95

Tab. 2.4 Andamento dei traffici di rinfuse liquide nei Ports of Genoa



Graf. 2.7 - Traffici di rinfuse liquide nei Ports of Genoa

Rinfuse solide

Il comparto delle dry bulk è estremamente articolato, abbracciando merceologie quali il carbone, cereali e sfarinati per l'industria alimentare e dei mangimi, fertilizzanti, minerali, prodotti metallurgici, materiali da costruzione e innumerevoli altre merci.

Nel 2021 il settore ha fatto registrare una crescita del 28,9% rispetto al 2020, senza tuttavia riuscire a tornare sui livelli del 2019 (-11,2%). Osservando le serie storiche, il settore rivela una diminuzione strutturale dei volumi, per il declino dell'impiego del carbone quale fonte energetica per l'industria e la generale riduzione della necessità di materie prime da parte del comparto industriale.

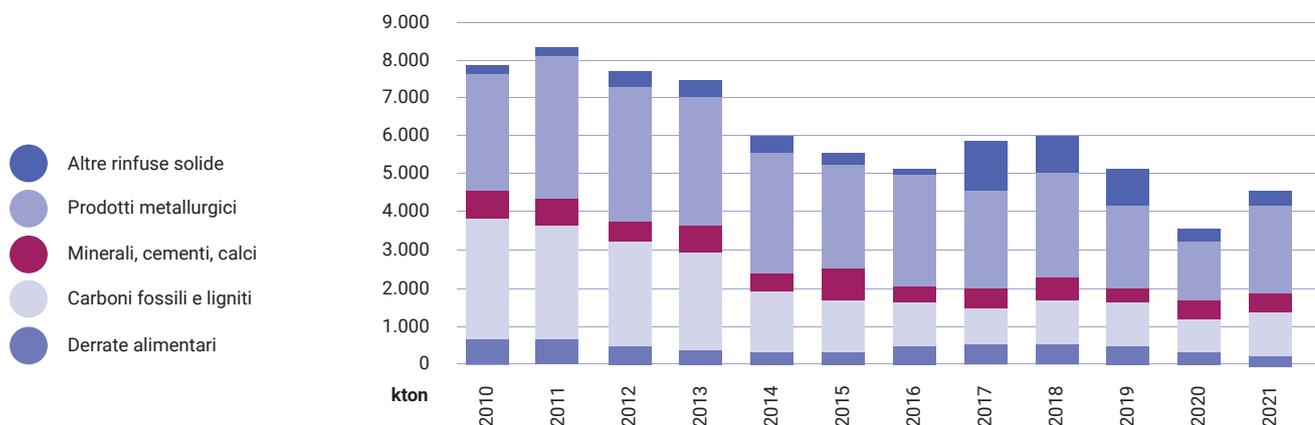
La quota del porto di Genova sul totale ammonta a 2,7 milioni di tonnellate (+42,7% sul 2020 e +6,1% sul 2019), mentre la componente di Savona è pari a 1,7 milioni di tonnellate (+12,2% sul 2020 e -29,1% sul 2019).

Il comparto delle rinfuse solide comprende merci molto diversificate, tra cui carbone, cereali, prodotti per l'agricoltura e materie prime per l'industria.

I volumi sono in declino strutturale per il progressivo abbandono delle fonti energetiche fossili.

t x 1000	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
Traffico totale	5.836	5.930	4.201	3.476	4.482	6,68	28,94
Cerali e semi oleosi	52	96	75	51	48	-36,60	-6,14
Derrate alimentari, mangimi	391	438	414	265	201	-51,61	-24,36
Carboni fossili e ligniti	932	1.172	1.033	909	1.080	4,62	18,89
Minerali, cementi, calci	554	587	475	478	552	16,39	15,50
Prodotti metallurgici	2.764	2.725	2.173	1.495	2.247	3,40	50,28
Prodotti chimici solidi	0	0	0	7	32	0	360,91
Altre rinfuse solide	1.143	912	878	271	323	-63,23	19,14

Tab. 2.5 Traffici di rinfuse solide nei Ports of Genoa



Tab. 2.5 Traffici di rinfuse solide nei Ports of Genoa (t x 1-000)



2.3.4. I traffici passeggeri

I Ports of Genoa sono un hub per turisti e passeggeri, che trovano un'ampia offerta di partenze su traghetti e navi da crociera.

È in forte crescita la quota di turisti che scende a terra nei due porti per visitare le città e il territorio.

I Ports of Genoa sono un importante hub per turisti e passeggeri. In particolare, Genova e Savona rappresentano un polo di riferimento per il turismo crocieristico (il secondo italiano e il quarto nel Mediterraneo), dove nel 2019 (ultimo anno di piena attività prima dello stop imposto dalla pandemia) sono transitati 2 milioni di passeggeri (circa il 7% del traffico crocieristico nel Mediterraneo).

Oltre ad essere homeport (punti di imbarco e di sbarco) delle maggiori compagnie internazionali per gli itinerari nel Mediterraneo occidentale, i terminal di Genova e Savona sono punti di scalo per escursioni (una misura che rappresenta, oggi, il 36% del totale). Considerati i numeri di un settore in continua crescita, le crociere gene-

rano importanti ritorni per l'economia locale con riferimento sia alle attività di servizio in porto, che alle attività del comparto turistico.

A livello globale, nel 2020 il settore ha subito una pesante battuta d'arresto, conseguenza delle limitazioni agli spostamenti mentre il 2021 ha segnato una ripresa parziale dell'attività. Tra i vari settori dello shipping, infatti, l'industria del trasporto passeggeri è stata quella che più ha risentito degli effetti del Covid-19.

Il settore è stato particolarmente colpito dalle restrizioni sanitarie per il contenimento della pandemia, che ha di fatto fermato il turismo.

	2017	2018	2019	2020	Totale
Isole Baleari	2.110.663	2.431.153	2.658.000	156.757	7.356.573
Tarragona	51.393	98.126	128.000	4.462	278.981
Barcellona	2.712.247	3.041.963	3.137.918	202.000	9.094.128
Marsiglia	1.487.313	1.716.184	1.865.918	123.604	5.193.019
Ports of Genoa	1.779.631	1.859.885	2.018.847	206.689	5.865.052
Genova	925.188	1.011.398	1.349.370	131.121	3.417.077
Savona	854.443	848.487	669.477	75.568	2.447.975
La Spezia	454.954	395.748	601.441	70.323	1.522.466
Civitavecchia	2.200.328	2.441.737	2.679.596	224.000	7.545.661
Napoli	927.458	1.068.797	1.356.320	20.000	3.372.575
Venezia	1.427.812	1.560.579	1.603.516	5.237	4.597.144
Pireo	1.055.559	961.632	1.098.091	16.640	3.131.922
Santorini	620.681	749.286	980.771	1.200.000	3.550.627
Corfu	679.681	735.832	767.673	7.768	2.190.954
Valletta	778.596	711.018	902.425	55.700	2.447.739
Kotor	541.017	492.475	649.038	3.009	1.685.539

Tabella 2.6 Traffico crocieristico nei principali scali del Mediterraneo (pax)

Pax	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
Crociere	1.779.631	1.859.885	2.018.270	260.689	591.391	-70,70	186,13
Imbarchi	531.784	540.160	553.976	54.487	166.327	-69,98	205,26
Sbarchi	527.658	538.241	542.726	62.571	159.579	-70,60	155,04
Transiti	720.189	781.484	921.568	89.631	265.485	-71,19	196,20
Traghetti	2.444.687	2.432.666	2.528.991	1.340.298	1.897.192	-24,98	41,55
Totale passeggeri	4.224.318	4.292.551	4.547.261	1.546.987	2.488.583	-45,27	60,87

Tab. 2.7 Traffico passeggeri nei Ports of Genoa

I traffici sono in ripresa, ma servirà ancora del tempo prima che si ritorni ai livelli pre-Covid.

Per quanto riguarda il traffico negli scali del Mar Ligure Occidentale, nonostante il forte scostamento rispetto alla media degli ultimi anni, nel 2021 il sistema si è rivelato il primo in Italia, grazie alla capacità di riprendere l'attività non appena il settore ha ricevuto il via libera dal Governo, avendo messo in atto le misure sanitarie ed operative necessarie a garantire la sicurezza di turisti e addetti. Nel complesso, i terminal del sistema hanno gestito una quota pari al 24% del traffico crocieristico nazionale, specificamente 416.386 passeggeri a Genova e 175.005 a Savona.

I porti di Genova, Savona e Vado Ligure sono anche scali di riferimento per lo spostamento di passeggeri e turisti, italiani ed europei, verso le isole del Mediterraneo, la penisola Iberica e il Nord Africa, tramite un fitto calendario di servizi regolari di traghetto. In questo segmento, nel corso del 2021 si sono mossi 1.678.315 passeggeri a Genova e 218.877 a Savona e Vado Ligure.



2.3.5. Il settore industriale

Nei Ports of Genoa trova spazio un articolato comparto industriale dedicato alle costruzioni e riparazioni navali, dalle grandi navi agli yacht di lusso.

L'industria cantieristica completa l'offerta di servizi dei Ports of Genoa e genera importanti ricadute per il territorio in termini di occupazione e ricchezza.

L'offerta di servizi degli scali del Sistema si completa con il comparto della cantieristica navale. Una pluralità di operatori riforniscono segmenti di mercato anche molto diversi tra loro, garantendo una forte ricaduta in termini occupazionali diretti e sull'indotto.

Una prima distinzione si può effettuare tra i cantieri dedicati alle nuove costruzioni e quelli maggiormente orientati sulle riparazioni.

Per ciò che riguarda il mercato delle nuove costruzioni le aziende operanti nello scalo genovese si concentrano sui segmenti di più alto livello qualitativo e a maggiore valore aggiunto.

La produzione si focalizza dunque su megayacht e navi da crociera, settori in cui la specializzazione e la qualità costruttiva hanno un peso preponderante rispetto al mero costo di realizzazione. All'interno del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale operano alcune eccellenze globali del settore (ad esempio Fincantieri, Mariotti, Amico).

L'altra componente fondamentale per l'attività industriale è quella legata alle fasi successive alla costruzione, come il refitting, le riparazioni o le demolizioni.

Nel 2018 si contavano 65 aziende attive nel porto di Genova per un totale di circa 1.800 addetti diretti, cui si aggiunge un'occupazione indiretta, variabile in relazione al numero di operazioni in corso, fino ad ulteriori 1.000 addetti. Il solo stabilimento di Fincantieri genera un indotto lavorativo, tra diretti ed indiretti, di circa 4.000 unità, con un trend positivo grazie al ricco portafoglio ordini per i prossimi anni.

	Turchia	Italia	Spagna	Romania	Francia	Grecia	Croazia
Yacht	17%	77%	1%	1%	0	1%	1%
Navi crociera (>5.000 GT)	0	69%	2%	3%	26%	0	0
Navi crociera (<5.000 GT)	2%	35%	2%	19%	0	0	42%
Navi dry e break bulk	42%	5%	16%	21%	0	0	16%
Navi passeggeri	25%	5%	18%	1%	1%	11%	39%
Ro-Pax	40%	3%	8%	9%	3%	37%	1%
Rimorchiatori	66%	2%	13%	16%	0	2%	0
Navi specializzate	26%	2%	38%	19%	4%	0	11%
Navi cisterna	37%	2%	5%	50%	0	1%	5%
Navi supporto offshore	45%	1%	17%	26%	4%	0	7%
Navi da pesca	59%	0	24%	3%	10%	1%	2%
Altri	12%	2%	28%	50%	5%	2%	2%

Tabella 2.8 Quota di mercato Med della cantieristica navale per Paese e tipologia di nave (2019)

In Italia, un container su tre passa attraverso i Ports of Genoa, che rappresentano un hub logistico fondamentale per il commercio internazionale delle nostre aziende.

2.3.6. Il mercato d'oltremare dei Ports of Genoa

I Ports of Genoa svolgono un fondamentale ruolo di snodo logistico per l'import-export dell'Italia. I terminal del sistema movimentano circa un terzo del traffico nazionale di container “gateway” ossia originato o destinato all'hinterland.

La maggior parte del traffico containerizzato viaggia su rotte oceaniche, muovendosi in prevalenza verso l'Asia (40% del totale) e le Americhe (30%), ma è importante anche la quota del traffico intramediterraneo (oltre il 15%).

Area geografica	Import	Export	Totale
Ovest Africa	3%	3%	3%
Est Africa	1%	1%	1%
Nord Africa	9%	8%	8%
America Centrale	3%	3%	3%
Nord America	19%	23%	21%
Sud America	3%	7%	5%
Estremo Oriente	28%	25%	26%
India e Pakistan	3%	2%	3%
Medio Oriente	9%	13%	11%
Europa	14%	12%	13%
Georgia, Russia, Ucraina	0%	0%	0%
Italia	6%	4%	5%
Oceania	0%	0%	0%
Non specificato	1%	0%	1%

Tabella 2.9 Ripartizione dei traffici containerizzati dei Ports of Genoa per macroarea geografica

La forza dei Ports of Genoa sulle rotte internazionali è testimoniata dal Liner Shipping Connectivity Index di Unctad, che misura la connettività marittima dei porti sulla base dei collegamenti regolari e attribuisce ai Ports of Genoa il valore indice di 78 (Genova e Pra' 51, Savona e Vado 27) rispetto, per restare al benchmark mediterraneo, ai 70 punti di Valencia, 66 di Barcellona, 52 di Marsiglia-Fos.

I Ports of Genoa sono infatti parte di un network globale che comprende più di 160 servizi regolari di navigazione oceanica, di corto raggio, feeder e Ro-Ro, operati da tutte le maggiori Shipping Company e Alleanze, che scalano i Ports of Genoa senza eccezione, assicurando collegamenti diretti con oltre 450 porti mondiali.

	Estremo Oriente	Intramed	Africa	America	Medio Oriente	Totale
Savona e Vado	0	1	0	1	1	3
Genova e Pra'	4	7	4	9	3	27

Tabella 2.10 Servizi settimanali full container dai Ports of Genoa per macroarea geografica

2.3.7. Il mercato interno dei Ports of Genoa

I Ports of Genoa hanno il proprio mercato di riferimento nel tessuto imprenditoriale del Nord Italia, caratterizzato da un alto numero di imprese complessivo (oltre 400 mila) che ha pari solo in tutta la Germania oppure in Francia e Benelux insieme.

La realtà produttiva del Nord Italia comprende tutte le principali filiere industriali e presenta un elevato grado di apertura internazionale, secondo la vocazione all'export tipica dell'attività manifatturiera e commerciale italiana.

La peculiarità consiste nella dimensione delle imprese, per oltre il 90% classificabili come piccole e medie, con una consistenza che non raggiunge i 10 addetti medi per unità produttiva ed un fatturato inferiore a 1 milione di Euro/anno per singola ditta. Queste PMI sono sparse su un territorio grande e molto diversificato, con logiche che sfuggono alla pianificazione di tempi e itinerari necessari per una moderna organizzazione dei servizi logistici e di trasporto. Tuttavia, il cluster portuale di Genova e Savona da sempre è in grado di adattare la sua offerta a questa complicata clientela, proponendo servizi differenziati ad alto valore aggiunto in grado di soddisfare ogni esigenza di trasporto.

La capacità del sistema porto di offrire servizi differenziati che partono dalle attività standardizzate ma possono arrivare a prestazioni e servizi di nicchia e valore aggiunto notevole, sono l'elemento che ha reso e continua a rendere apprezzata sul mercato la professionalità del cluster dei Ports of Genoa.

Un recente monitoraggio su un campione di 500 aziende del settore manifatturiero del Nord Italia ha rivelato che oltre il 50% di queste utilizza i Ports of Genoa per le proprie esportazioni e oltre il 70% per le importazioni.

D'altra parte, i dati di origine e destinazione delle merci in transito evidenziano che attraverso i Ports of Genoa passa circa il 65% del commercio extra UE della Lombardia e oltre l'85% del Piemonte. Minore, ma in crescita, anche la quota di mercato rispetto a regioni più lontane, come Emilia-Romagna e Veneto (attorno al 18%).

L'allargamento della catchment area è correlato all'efficienza del servizio ferroviario, che sulle distanze più lunghe si dimostra più competitivo rispetto al trasporto su gomma.

Ports of Genoa sono in grado di offrire servizi differenziati in grado di rispondere alle esigenze delle grandi industrie e delle piccole medie imprese protagoniste della manifattura italiana.

Il 70% delle aziende del Nord Italia utilizza i Ports of Genoa.



Il trasporto ferroviario è in crescita, grazie ad una capillare rete di collegamenti ferroviari che collegano i porti con tutte le principali aree produttive del Nord Italia.

	Pra'	Genova	Vado	Totale
Padova	10	7	2	19
Rubiera (RE)	7	2	3	12
Milano	8	6	3	17
Rivalta Scrivia (AL)	8	1	0	9
Melzo (MI)	8	0	0	8
Piacenza	2	0	2	4
Pordenone	2	0	0	2
Domodossola	3	0	0	3
Verona	2	0	0	2
Vittuone (MI)	1	2	0	3
Reggio nell'Emilia	0	5	0	5
Vicenza	0	2	0	2
Marzaglia (MO)	0	1	0	1
Totale	51	26	10	87

Tabella 2.11 Servizi ferroviari A/R settimanali dai Ports of Genoa

La rete dei collegamenti ferroviari dai Ports of Genoa verso l'hinterland padano è capillare e ciò si riflette nell'incremento del volume di traffico su ferro che, nel caso dei container, nel 2021 ha raggiunto 380.000 TEU, per una quota modale del 15,7%.

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

Tabella 2.12 Il trasporto ferroviario di container dai Ports of Genoa

Guardando oltralpe, ad oggi esiste un solo servizio ferroviario diretto dai Ports of Genoa verso il mercato del sud Europa, che collega il terminal PSA Genova Pra' a Basel-Frekendorf con tre partenze settimanali ed è in procinto di essere esteso al Sud della Germania.

La prossima disponibilità della terza linea di valico ferroviario tra Genova e Milano ed il potenziamento delle opere di ultimo miglio di connessione fra i porti e il nuovo asse consentiranno di aumentare la capacità dei Ports of Genoa di servire efficacemente anche i mercati del Sud Europa, che potranno essere raggiunti da treni di lunghezza fino a 750 metri e con portata di 2.000 tonnellate di carico.

L'obiettivo è ampliare l'offerta di soluzioni logistiche per il Sud Europa, affiancando nuovi servizi al collegamento regolare che unisce il porto di Pra' alla Svizzera.

Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione: 102-1 Nome dell'organizzazione, 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi, 102-3 Luogo della sede principale, 102-4 Luogo delle attività, 102-5 Proprietà e forma giuridica, 102-6 Mercati serviti, 102-7 Dimensione dell'organizzazione, 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori, 102-18 Struttura della governance, 102-23 Presidente e massimo organo di governo, 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo.

Scarica il bilancio di sostenibilità completo sul sito web portsofgenoa.com al [seguente link](#)
oppure inquadra il codice QR:



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

