



We support the Sustainable Development Goals

---

# Bilancio di Sostenibilità 2021



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Occidentale





03.

## 3. Analisi di materialità

### 3.1. I nostri stakeholder

I bacini portuali occupano una parte molto significativa del territorio urbano, sia in relazione alla loro estensione sia alla loro collocazione, che limita l'affaccio al mare delle città. In una regione così particolare come la Liguria, dove le città sono strette tra i monti e il mare, la distanza fra le abitazioni e le navi ormeggiate è talvolta di poche centinaia di metri.

Dunque, le relazioni e le interazioni fra i porti e la cittadinanza sono varie ed intense e possono originare questioni da risolvere, come l'impatto delle attività portuali sull'ambiente, oppure opportunità da cogliere, come le occasioni di sviluppo economico e di occupazione.

Non vi è dubbio, comunque, che la collettività dei cittadini rappresenti uno stakeholder primario per l'Autorità di Sistema Portuale.

D'altra parte, l'Authority costituisce il perno di un sistema industriale che raccoglie una gamma molto differenziata di funzioni e operatori, che costituiscono gli interlocutori privilegiati per la dimensione produttiva del porto.

Il cluster portuale diretto identifica una ristretta serie di funzioni e ruoli, includendo gli attori che svolgono tutte le azioni necessarie al ciclo della nave e dello sbarco o imbarco della merce.

L'Autorità Marittima-Capitaneria di Porto e gli operatori dei servizi tecnico-nautici (rimorchio, ormeggio, battellaggio, pilotaggio), curano la gestione della navigazione e dell'accosto, mentre Agenzia delle Dogane, terminal portuali ed operatori del trasporto terrestre assicurano una corretta gestione documentale e logistica per la merce.

Vi sono poi i servizi chiave di tipo pubblico, gestiti da diversi Enti (Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera e altre forze dell'ordine, Ufficio di Sanità Marittima, Posti di Controllo Frontalieri, controlli veterinari e fitosanitari all'importazione, ASL, Vigili del Fuoco...) che rivestono un ruolo fondamentale per la vita economico-amministrativa e la sicurezza del porto, del suo sistema di imprese e di tutta la filiera correlata.

Funzione cardine dell'attività portuale è naturalmente la movimentazione della merce e dei passeggeri: nei Ports of Genoa sono attivi oltre 30 terminal specializzati, due compagnie dei lavoratori portuali e una moltitudine di aziende fornitrici di servizi, che consentono al sistema portuale di raggiungere eccezionali livelli di produttività e di posizionarsi al vertice delle classifiche nazionali per volume di traffico.

La conformazione del territorio ligure comprime le distanze fra i porti e le città, che vivono da sempre in un complesso rapporto dialettico, tra contrapposizioni e sinergie. La cittadinanza e i suoi rappresentanti sono il primo stakeholder per AdSPMLLO.

I Ports of Genoa rappresentano il più grande cluster portuale italiano, che copre ogni settore dell'industria marittima.

35 terminal

80 agenzie marittime

300 case di spedizione

65 aziende di cantieristica

Tuttavia, è la ricchezza dei servizi indiretti che qualifica e distingue i sistemi portuali ad alto valore aggiunto: nel caso dei Ports of Genoa, questo cluster “allargato” comprende oltre 500 imprese, tra cui oltre 80 agenzie marittime, 300 imprese di spedizione internazionale e centinaia di realtà imprenditoriali attive nei segmenti più vari della cosiddetta “blue economy”, con elementi di autentica eccellenza nella provveditoria marittima, nella manutenzione navale e motoristica, nella gestione equipaggi, nei servizi documentali legati all'interfaccia doganale e nei servizi di intermediazione marittima o “brokeraggio” per ogni tipologia di carico, senza dimenticare i servizi legali e di consulenza. La presenza di questi servizi specializzati fa del cluster dei Ports of Genoa un formidabile concentrato di competenze professionali, capacità di investimento, presenza internazionale e costituisce un elemento di forte attrazione commerciale del porto stesso.

Le agenzie marittime da sempre connotano la componente principale del settore dello shipping e rappresentano un presidio di forza imprenditoriale molto significativo per il porto. Alcune di esse operano su aree geografiche molto più ampie della realtà locale, accentrando a Genova le funzioni di governance per tutti i porti nazionali o per l'intero mediterraneo.

Gli spedizionieri internazionali sono una categoria numericamente molto rilevante, ma tipicamente caratterizzata da una dimensione aziendale limitata. Spesso ciascuna azienda segue pochi clienti fidelizzati, offrendo servizi avanzati quasi “artigianali”.

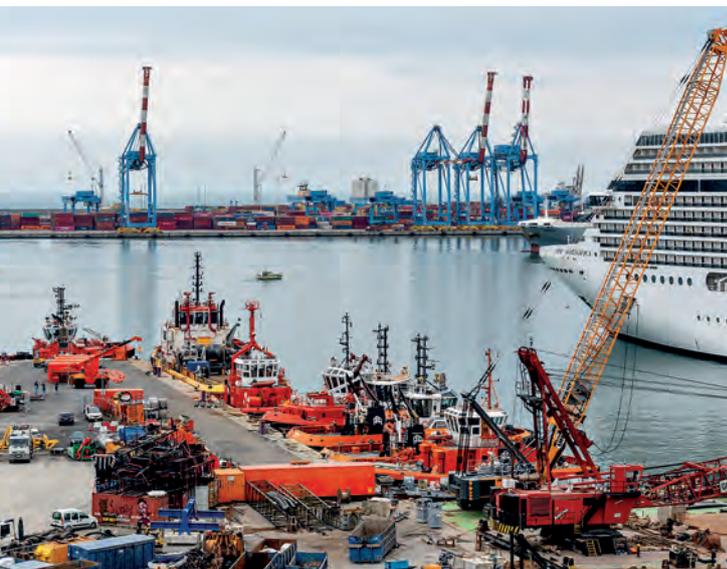
I Ports of Genoa si contraddistinguono inoltre come uno dei principali poli per le funzioni di intermediazione marittime, ossia il “match making” tra domanda ed offerta di trasporto. Malgrado la crisi, nuovi spazi si sono profilati per il mediatore locale: lo yachting, la compravendita di unità speciali, le attività off-shore, senza dimenticare il grande mercato delle energie alternative.

A fianco alle attività legate alle merci e ai passeggeri, si colloca il grande comparto industriale della cantieristica navale, che racchiude una gamma di operatori molto diversi per dimensione aziendale e segmento di mercato. Si va dalla costruzione di grandi navi da crociera agli yacht di lusso fino alle piccole imbarcazioni da diporto, ai servizi di riparazione e manutenzione di ogni componente strutturale, impiantistica, meccanica e tecnologica delle imbarcazioni, fino alla loro demolizione.

Naturalmente il mondo del porto necessita poi di una vasta gamma di servizi di interesse generale, dalla fornitura di acqua ed energia ai servizi di raccolta rifiuti, la manutenzione dei mezzi operativi, la fornitura di beni di consumo e di ricambi.

Interlocutori istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale sono gli enti di governo locale, centrale ed internazionale: a livello governativo, il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, costituisce il dicastero di riferimento per le Autorità di Sistema Portuale, ma sono costanti i rapporti con altri Ministeri in relazione ad aspetti specifici dell'attività dell'Ente, come il Ministero dell'Economia e Finanze e il Ministero dell'Ambiente.

AdSPMLO dipende dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili ed ha relazioni con un'ampia platea di istituzioni, dal Governo agli enti territoriali.



A livello territoriale, l'Autorità Portuale si relaziona in maniera continua con i Comuni del comprensorio portuale e quelli limitrofi, le Province di Genova e Savona, la Regione Liguria e, occasionalmente, con le amministrazioni regionali del bacino di riferimento.

Nel suo ruolo di ente regolatore del sistema portuale, l'Authority è al centro delle relazioni industriali fra le diverse componenti datoriali e dei lavoratori, intrattendo rapporti con le associazioni di rappresentanza delle varie categorie di impresa (tra le quali si possono citare ad esempio Assoporti, Confindustria, Assiterminal, Assagenti, Spediporto) e le organizzazioni sindacali.

Altri fondamentali stakeholder del porto sono poi le imprese e le associazioni legate alle attività turistiche e più in generale allo sfruttamento della risorsa mare a fini sportivi e ludici, con un importante ruolo sociale. Tra queste ha un particolare rilievo il diporto nautico, che offre servizi ai vari segmenti del settore: dal chartering di yacht di lusso, all'offerta di posti barca per lo stazionamento o il transito di imbarcazioni di qualunque dimensione. Tra le attività sportive che trovano spazio nell'ambito portuale, si possono ricordare senza dubbio quelle legate agli sport nautici come la vela o il canottaggio, oppure la pesca sportiva.

Un'altra componente della società civile che raccoglie interlocutori abituali dell'Autorità di Sistema Portuale è il mondo della formazione, nelle sue varie articolazioni, dalla scuola primaria agli istituti secondari, dalle università ai centri di ricerca nazionali ed internazionali. Sono molteplici le iniziative che l'Authority sviluppa per favorire la conoscenza del mondo portuale e logistico agli studenti di ogni livello, stimolandone la curiosità o fornendo informazioni e approfondimenti utili per il percorso formativo.

Le relazioni industriali fra le varie componenti del cluster vedono AdSPMLO in un ruolo centrale, in rapporto con le associazioni di rappresentanza e organizzazioni sindacali di tutte le parti coinvolte.

Il porto è anche un catalizzatore di attività legate al turismo, allo sport e al tempo libero, di grande rilievo sia per il valore economico che per la funzione sociale.

AdSPMLO collabora strettamente con il sistema formativo, per avvicinare i più giovani al mondo del porto.

## Le principali categorie di stakeholder di AdSPMLO

<b>Istituzioni</b>	Ministeri, Regione Liguria e regioni limitrofe, Comuni del comprensorio, CCIAA, Agenzia delle Dogane, Capitaneria di Porto, Forze dell'ordine, enti di controllo, ASL, ARPAL.
<b>Operatori del cluster marittimo portuale e relative associazioni di rappresentanza</b>	Terminal, Compagnie Lavoratori Portuali, Spedizionieri, Agenti Marittimi, Armatori, trasporto su gomma e su ferro, operatori logistici e intermodali, organizzazioni datoriali e sindacali.
<b>Concessionari portuali per attività industriali</b>	Aziende di costruzione e riparazione navale, aziende di servizio specializzate.
<b>Utenti del porto</b>	Ricevitori/Caricatori e spedizionieri dell'hinterland e di oltremare.
<b>Appaltatori</b>	Ditte appaltatrici di lavori di costruzione e manutenzione delle opere e degli impianti in ambito portuale.
<b>Associazioni nazionali e internazionali di settore</b>	ESPO, IAPH, UNCTAD, IMO, Villes et Ports.
<b>Partner internazionali</b>	Porti e operatori di trasporto con cui i Ports of Genoa hanno o intendono sviluppare relazioni commerciali.
<b>Istituti di formazione</b>	Scuole di primo e secondo grado, Università, centri di ricerca, enti di formazione specialistica.
<b>Concessionari portuali per attività sportive/ricreative</b>	
<b>Cittadinanza, comitati cittadini</b>	
<b>Turisti nazionali ed internazionali</b>	
<b>Media</b>	Organi di stampa, testate on-line, giornalisti free-lance, emittenti televisive e radiofoniche, locali, nazionali ed internazionali.
<b>Fornitori ed operatori economici</b>	Servizi ambientali, fornitura energia, acqua, beni di consumo, servizi tecnici di progettazione e verifica.

## 3.2. Il coinvolgimento degli stakeholder

Nell'ambito del percorso volontario per la rendicontazione di sostenibilità AdSPM-LO ha sviluppato l'analisi di materialità, in conformità alla metodologia prevista dal framework internazionale del Global Reporting Initiative. L'analisi di materialità permette di identificare gli aspetti di sostenibilità (temi materiali) più rilevanti per l'AdSP e per i suoi stakeholder.

Nella rendicontazione finanziaria la dimensione di "materialità" fa riferimento ai rischi e alle opportunità che possono influenzare le decisioni economiche e il bilancio di un'organizzazione, nonché le scelte degli investitori. Nella rendicontazione non finanziaria, la "materialità" è il principio volto a determinare quali temi possono incidere sulla sostenibilità dell'ente e, dunque, necessitano di essere rendicontati alla luce dell'importanza che rivestono.

L'identificazione delle tematiche rilevanti per lo sviluppo sostenibile di un'organizzazione deve quindi svilupparsi attraverso un confronto che tenga in considerazione sia i portatori di interesse, sia gli obiettivi strategici, politici e legislativi che essa persegue. Per questa ragione, la definizione dei temi materiali avviene attraverso la predisposizione della cosiddetta matrice di materialità, che consente una rappresentazione efficace delle due componenti alla base di questo esercizio - quella istituzionale e quella legata al dialogo con le comunità di riferimento.

Le tematiche oggetto di confronto e rilevanti per lo sviluppo del tema sostenibilità per i porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure sono state preliminarmente selezionate attraverso:

- Analisi di benchmark sulle realtà portuali che hanno già realizzato bilanci di sostenibilità.
- Analisi dei documenti di policy legati alla sostenibilità particolarmente significativi per il mondo portuale - International Association of Ports and Harbours (IAPH), Segretariato Generale dell'International Maritime Council (IMO), Agenda 2030 delle Nazioni Unite.
- Focus group interni all'Autorità di Sistema Portuale.

L'insieme delle tematiche identificate, di seguito riportato, è di carattere ampio e comprende sia aspetti legati alla missione dell'Ente, così come definita dalla legge istitutiva, sia ambiti di carattere politico e strategico richiamati dalle organizzazioni internazionali e di settore (IAPH e IMO) e inseriti tra le priorità di sviluppo delle Autorità Portuali nazionali ed europee.

- Sviluppo dei mercati del porto.
- Interesse economico delle imprese portuali.
- Sviluppo economico del territorio.
- Sostenibilità del trasporto.
- Efficienza energetica e fonti alternative.
- Sviluppo dell'economia circolare.

Per identificare i temi prioritari verso cui indirizzare l'attività di rendicontazione, il gruppo di Lavoro Sostenibilità di AdSPMLO ha esaminato gli indirizzi dei soggetti internazionali di riferimento, lo stato dell'arte dei più avanzati porti mondiali e avviato focus group interni coinvolgendo tutte le direzioni dell'ente.

Per definire l'ordine di priorità, i 18 argomenti individuati sono stati sottoposti alla valutazione degli stakeholder e degli organi di vertice di AdSPMLO.

302 risposte al sondaggio

168 dipendenti di AdSPMLO

134 esterni

- Riduzione dell'inquinamento.
- Mitigazione degli impatti portuali.
- Qualità dei servizi e soddisfazione degli utenti.
- Salute e sicurezza sul lavoro.
- Trasparenza integrità e correttezza.
- Responsabilità verso la collettività.
- Semplificazione burocratica e digitalizzazione.
- Consolidamento delle relazioni con le istituzioni.
- Rafforzamento delle relazioni con la comunità portuale.
- Creazione di valore per il Paese.
- Rafforzamento del dialogo con la cittadinanza.
- Riqualificazione delle risorse in disuso.

A valle dell'individuazione dei temi sui quali approfondire il confronto, è stato avviato il coinvolgimento degli stakeholders che, in coerenza con l'approccio suggerito dal framework GRI, sono stati suddivisi in due macro categorie:

- Dipendenti di AdSPMLO.
- Stakeholders esterni all'organizzazione.

La consultazione di entrambi i gruppi è avvenuta attraverso la predisposizione di questionari, somministrati nel periodo ottobre-novembre 2021, ai quali hanno risposto 302 persone (168 dipendenti e 134 stakeholders esterni).

Dopo la fase di ascolto dei dipendenti dell'AdSP e degli stakeholder esterni, si è proceduto al coinvolgimento delle strutture di vertice, passaggio fondamentale per acquisire e trasferire nell'analisi di materialità una visione d'insieme di tutte le dimensioni in cui il sistema portuale è coinvolto, nonché le prospettive di sviluppo strategico a livello locale, nazionale ed internazionale.

Le risultanze dell'ascolto degli stakeholder e dei vertici aziendali vanno a comporre le due dimensioni della matrice di materialità, che esprime le aree di miglioramento nell'ambito della sostenibilità, ossia i temi su cui è necessario aumentare l'attenzione e indirizzare il lavoro dell'organizzazione in funzione degli impatti rilevanti lungo le traiettorie di sviluppo sostenibile dell'Ente.

Incrociando le aspettative degli stakeholder con la prospettiva strategica di AdSPMLO, è stata costruita la Matrice di Materialità, che individua i temi prioritari nell'ottica della sostenibilità.



### 3.3. I risultati dell'analisi di materialità

L'output finale dell'analisi di materialità è costituito dalla matrice di materialità, lo strumento grafico che sintetizza l'incontro tra la prospettiva della struttura di vertice dell'AdSP e dei suoi stakeholder, interni ed esterni, in termini di rilevanza assegnata alle tematiche di sostenibilità individuate (temi materiali). La valutazione di priorità deve intendersi non solo rispetto all'importanza assoluta del tema, ma anche al margine di miglioramento esistente rispetto all'azione di AdSPMLO.

Le aspettative, in termini di sostenibilità, dei portatori di interesse sono state poi incrociate rispetto ai valori organizzativi chiave, le politiche, le strategie, i sistemi di gestione operativa, e i target dell'ente, espressi attraverso l'opinione dei suoi organi di vertice. Il risultato di questo incrocio è quindi la matrice di materialità.

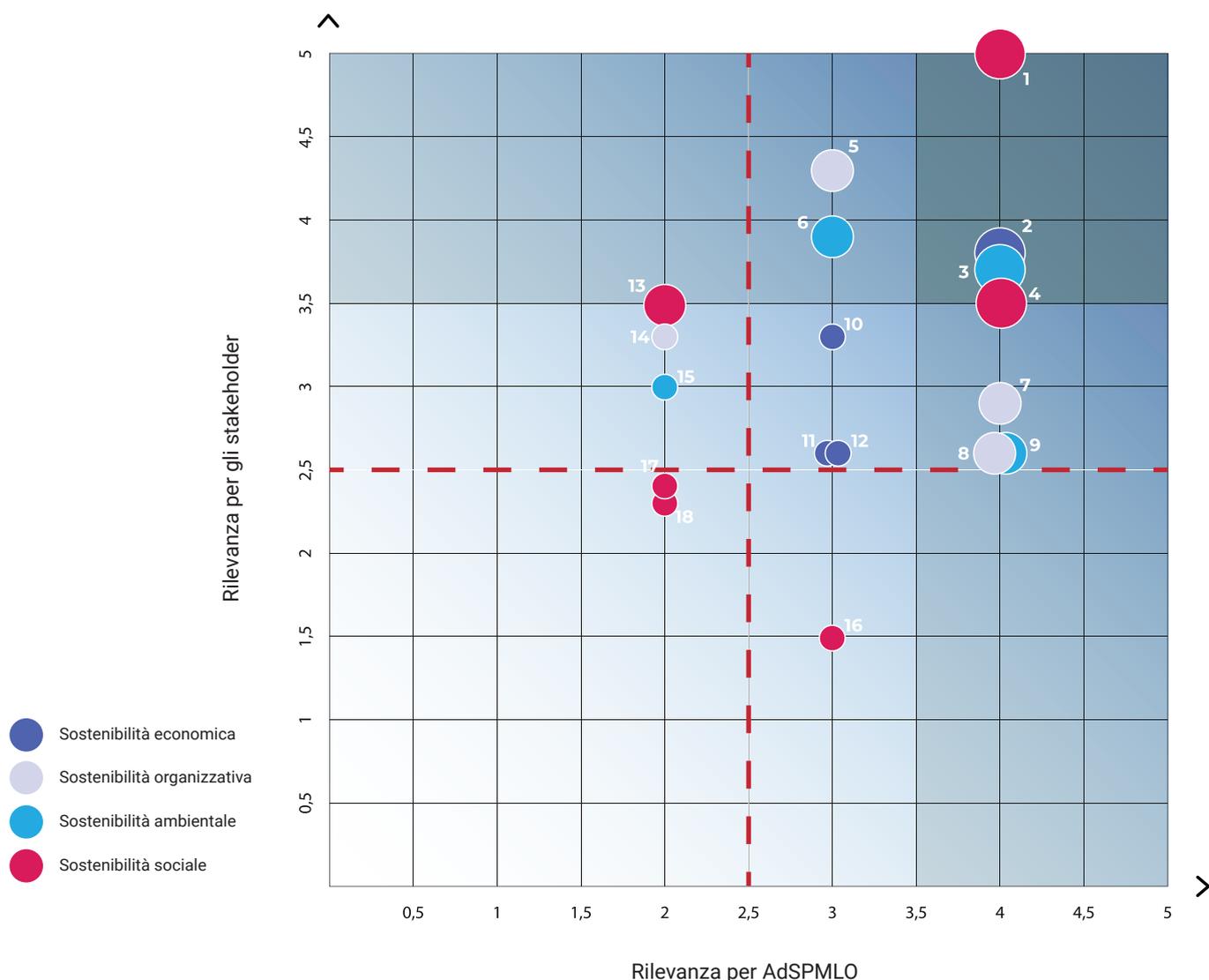
La lettura della matrice rivela l'elevato livello di convergenza rispetto al tema della Salute e sicurezza in porto, posizionato nel quadrante in alto a destra. Il lavoro portuale, infatti, rappresenta un aspetto fondamentale per lo sviluppo della competitività del sistema del Mar Ligure Occidentale; negli anni a venire l'AdSP continuerà a garantire le attività di vigilanza e controllo sui soggetti autorizzati, anche attraverso l'individuazione di percorsi per l'efficientamento operativo degli stessi, nonché rafforzerà le capacità di affrontare criticità contingenti portate da fattori esterni come è avvenuto nel caso della pandemia da Covid-19.

L'analisi assegna importanza primaria al tema dello sviluppo dei mercati, a sottolineare la riconosciuta importanza delle attività portuali per l'economia della regione ed il ruolo di guida che AdSP deve svolgere per la promozione delle opportunità di crescita del porto e del territorio.

La dimensione ambientale è posta al centro delle politiche di sviluppo sostenibile dei porti del sistema. La priorità assegnata alla riduzione dell'inquinamento, all'efficienza energetica e all'utilizzo di fonti alternative trova riscontro nella costante attività di

Le priorità condivise secondo l'Analisi di Materialità sono la salute e sicurezza in porto e le varie declinazioni della sostenibilità ambientale, ma anche la semplificazione burocratica e la digitalizzazione delle procedure.

L'analisi conferma anche il ruolo centrale di AdSPMLO per lo sviluppo economico del territorio.



controllo e monitoraggio di tali aspetti da parte dell'AdSP, che persegue un piano di interventi per la riduzione della carbon footprint e lo sfruttamento delle fonti di energia rinnovabile.

La matrice di materialità evidenzia anche l'importanza del processo di digitalizzazione e semplificazione burocratica nella crescita sostenibile dei Ports of Genoa. Nel corso del 2021, AdSP ha lavorato per garantire l'entrata in esercizio dello sportello SUA che consentirà, attraverso una progressiva implementazione, di dematerializzare e semplificare tutte le pratiche gestite dall'Ente.

L'incremento dell'accessibilità ai servizi portuali è, infatti, una condizione indispensabile per garantire la soddisfazione degli operatori e degli utenti, nonché la tutela dell'interesse economico delle imprese.

Centrale è il rapporto tra AdSP e i suoi stakeholder per il perseguimento di una strategia di sostenibilità: prioritari secondo l'analisi la trasparenza, lo sviluppo economico del territorio e le politiche per la sostenibilità del trasporto marittimo e terrestre.

La pianificazione su cui si strutturerà l'azione dell'AdSP negli anni a venire dovrà, quindi, non solo tenere in considerazione l'obiettivo del rafforzamento dei Ports of Genoa quale nodo strategico della rete nazionale ed europea dei trasporti - in coeren-

## La valutazione dei temi materiali (1 min - 5 max)

	Ambito	Tema	AdSP	Stakeholder
01	Sostenibilità sociale	Salute e sicurezza sul lavoro	4,0	5,0
02	Sostenibilità economica	Sviluppo mercati	4,0	3,8
03	Sostenibilità ambientale	Efficienza energetica	4,0	3,7
04	Sostenibilità sociale	Soddisfazione utenti	4,0	3,5
05	Sostenibilità organizzativa	Semplificazione e digitalizzazione	3,0	4,3
06	Sostenibilità ambientale	Riduzione inquinamento	3,0	3,9
07	Sostenibilità organizzativa	Relazioni con istituzioni	4,0	2,9
08	Sostenibilità organizzativa	Relazioni con comunità portuale	4,0	2,6
09	Sostenibilità ambientale	Mitigazione impatti portuali	4,0	2,6
10	Sostenibilità economica	Sviluppo economico	3,0	3,3
11	Sostenibilità economica	Interesse imprese portuali	3,0	2,6
12	Sostenibilità economica	Valore per Paese	3,0	2,6
13	Sostenibilità sociale	Trasparenza e integrità	2,0	3,5
14	Sostenibilità organizzativa	Economia circolare	2,0	3,3
15	Sostenibilità ambientale	Sostenibilità trasporto	2,0	3,0
16	Sostenibilità sociale	Dialogo con cittadinanza	3,0	1,5
17	Sostenibilità sociale	Riqualificazione risorse in disuso	2,0	2,4
18	Sostenibilità sociale	Responsabilità verso collettività	2,0	2,3

za con gli indirizzi delle politiche comunitarie e nazionali nel campo dei trasporti e della logistica - ma rispondere nella maniera più adeguata alle esigenze che nel tempo ha assunto il rapporto tra sistema portuale e territori di riferimento.

Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione: 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali, 102-44 Temi e criticità chiave sollevati, 102-47 Elenco dei temi materiali, 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro.

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



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Occidentale

