



We support the Sustainable Development Goals

Bilancio di Sostenibilità 2021



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale



04.

4. Sostenibilità economica

La sostenibilità economica può essere definita come la capacità di un sistema di generare una crescita duratura degli indicatori economici, in particolare, reddito e lavoro, non solo per il territorio in cui quel sistema è localizzato ma anche per la comunità nazionale e sovranazionale di riferimento.

AdSPMLO opera e svolge la propria missione su un sistema produttivo che non ha eguali nel panorama della portualità italiana per dimensioni, diversificazione, valore economico e industriale.

Circa il 24% degli incassi del sistema portuale italiano è prodotto nei porti di Genova e di Savona ed il 19% del totale della spesa di settore è attivata dalla gestione di questi scali.

La rilevanza economica e produttiva di questo sistema supera i confini demaniali: i Ports of Genoa si collocano in una posizione strategica per i flussi commerciali internazionali con riferimento al mercato del centro/nord Italia e potenzialmente a quello dei Paesi dell'Europa Centrale, tenuto conto anche dei prioritari interventi infrastrutturali in corso sulla direttrice nord sud, con particolare riferimento al Terzo Valico ferroviario e al Corridoio TEN-T Reno-Alpi.

Negli anni recenti, l'Autorità di Sistema Portuale e gli operatori presenti nei porti di Genova e di Savona hanno dovuto affrontare alcune sfide eccezionali, quali la riconfigurazione del sistema infrastrutturale di collegamento con l'hinterland in seguito al crollo del Viadotto Polcevera e la crisi dei traffici determinata dalla pandemia COVID-19.

Ciò nonostante, il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale non ha mai interrotto la sua attività assicurando un fondamentale servizio logistico per le regioni del Nord Italia e del Sud Europa.

La componente economica è il primo pilastro della sostenibilità e misura la capacità di AdSPMLO di generare valore in maniera duratura per i suoi interlocutori.

Rispetto al sistema portuale italiano, dai Ports of Genoa derivano:

24% degli incassi
19% della spesa.

4.1. La nostra performance economica

Nonostante la congiuntura economica mondiale sfavorevole, nel 2021 l'avanzo finanziario di AdSPMLO è stato pari a € 140.219.597, frutto di entrate per complessivi € 875.074.843 ed uscite pari a € 734.855.245.

Con i finanziamenti dello stato per la realizzazione delle opere del "Programma Straordinario", nel 2021 sono molto aumentate le entrate e le spese di AdSPMLO in conto capitale.

+260% entrate in conto capitale

+208% Uscite in conto capitale

ENTRATE	2020	2021
CORRENTI	100.021.447	99.737.730
di cui:		
Trasferimenti	1.385.129	242.768
Entrate tributarie	43.794.281	52.728.284
Proventi patrimoniali	34.586.554	40.821.749
IN CONTO CAPITALE	211.877.600	762.636.098
di cui:		
Trasferimenti	196.504.886	730.326.445
Partite di giro	11.246.813	12.701.014
TOTALE A PAREGGIO	323.145.862	875.074.843

USCITE	2020	2021
CORRENTI	60.261.751	58.958.988
di cui:		
Personale	21.717.548	22.815.267
Acquisto di beni e servizi	4.078.241	3.943.312
Prestazioni istituzionali	1.733.877	1.979.252
IN CONTO CAPITALE	215.369.932	663.195.242
di cui:		
Investimenti	205.584.410	653.096.095
Partite di giro	11.246.813	12.701.014
Avanzo finanziario di competenza	36.267.364	140.219.597
TOTALE A PAREGGIO	323.145.862	875.074.843

Tab. 4.1 Rendiconto finanziario dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale
Gestione di competenza (Valori in Euro)

Le entrate dell'esercizio 2021 sono legate per 99,74 milioni alle entrate di parte corrente, per 762,64 milioni alle entrate in conto capitale e per 12,70 milioni alle partite di giro.

GENOVA	2017	2018	2019	2020	2020*	2021
Tassa portuale	24.177	24.339	24.983	20.392	20.392	23.407
Tassa ancoraggio	12.431	12.955	16.141	10.113	10.113	10.632
Sovrattassa merci	5.088	5.257	2.832	1.253	1.253	4.459
Addizionale vigilanza e sicurezza	3.197	2.798	2.574	2.071	2.071	2.371
Contributo soppr. tassa ancoraggio	0	0	0	0	1.035	0
TOTALE	44.893	45.349	46.530	33.829	34.864	40.869

Con la ripresa dei trasporti marittimi dopo la crisi pandemica, nel 2021 sono aumentate anche le entrate per le tasse sull'operatività portuale e per i canoni demaniali.

+16,7% Tasse portuali

+18% Proventi patrimoniali

SAVONA	2017	2018	2019	2020	2020*	2021
Tassa portuale	5.794	6.495	5.983	5.866	5.866	6.302
Tassa ancoraggio	4.573	5.042	4.699	4.099	4.099	5.557
Sovrattassa merci	95	0	0	0	0	0
Addizionale vigilanza e sicurezza	0	0	0	0	0	0
Contributo soppr. tassa ancoraggio	0	0	0	0	343	0
TOTALE	10.462	11.537	10.682	9.965	10.308	11.859

Tab. 4.2 Andamento delle entrate tributarie di AdSPMLO (Valori in Migliaia di Euro)

Rispetto al 2020, nel 2021 si è registrato un incremento complessivo delle tasse portuali (+16,73%), segno della ripartenza dei trasporti marittimi dopo l'emergenza sanitaria COVID-19, che aveva duramente colpito l'economia mondiale e nazionale nel 2020, impattando anche sulle entrate tributarie dell'Ente. In particolare, si segnala una crescita del 17,22% per Genova e del 15,05% per Savona.

Le entrate per "Redditi e Proventi Patrimoniali" sono cresciute dai € 34.586.554 del 2020 ai € 40.821.749 del 2021, in ragione della progressiva ripresa delle realtà economiche portuali e dell'aumento delle entrate per canoni demaniali, legata all'incremento dei titoli concessori rilasciati, agli adeguamenti sulle concessioni esistenti (in applicazione dell'art. 100 comma 4, del D.L. n. 104 del 14/08/2020), nonché alla fatturazione di tutte le concessioni che nel 2020 non erano state fatturate anticipatamente in ragione del rinnovo automatico (come previsto dal DL 34/2020 e s.m.i.).

Tra le entrate in conto capitale sono particolarmente rilevanti i trasferimenti dal settore pubblico, in particolar modo dallo Stato.

Le spese per lavori a bilancio 2021 riguardano in massima parte le nuove opere del Programma Straordinario e sono finanziate per il 96% dai trasferimenti dello Stato e per il 4% da contrazioni di mutuo.

Nel 2020, tramite una serie di provvedimenti normativi sono stati accertati 196,5 milioni di euro, saliti a 730,33 milioni di euro nel 2021: queste somme sono destinate in prevalenza all'attuazione del "Programma Straordinario degli Interventi per il superamento dell'emergenza infrastrutturale determinata dal crollo del Viadotto Polcevera" istituito dalla legge 130/2018 (Decreto Genova).

Dal punto di vista delle uscite nel 2021, sono state impegnate risorse per 734,86 milioni di euro di cui 58,96 milioni di parte corrente, 663,20 milioni in conto capitale e 12,70 milioni di partite di giro.

Le spese di parte corrente, che nel 2020 ammontavano a 60 milioni di euro, nel 2021 si sono assestate a circa 59 milioni, di cui: spese di funzionamento per 27 milioni, interventi diversi per 15 milioni e oneri comuni per 16 milioni di euro. Tra le spese di funzionamento rientrano gli oneri per il personale, saliti dai € 21.717.548,48 del 2020 ai € 22.815.267 del 2021.

Le spese in conto capitale, che nel 2020 ammontavano a 215,36 milioni di euro, nel 2021 sono cresciute a 663,20 milioni di euro. Gli investimenti per la realizzazione di opere nel 2021 sono stati pari a 653,10 milioni di Euro, tra cui:

- **opere e fabbricati** (627,85 milioni). Gli interventi principali riguardano: Messa in sicurezza del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, Ampliamento Ponte dei Mille Levante, Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri, Completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud, Nuova diga foranea di Genova, Nuova viabilità urbana in fregio al Molo 8.44
- **Manutenzioni straordinarie** (4,37 milioni). I lavori hanno riguardato, tra gli altri, Ripristino delle opere foranee nei bacini di Savona e Vado Ligure; Ripristino della pavimentazione dei piazzali dei bacini savonesi; manutenzione e pronto intervento agli impianti tecnologici dei porti dell'AdSP.

	2017	2018	2019	2020	2021
Entrate aventi destinazione vincolata per Legge*	32.034.008	0	82.997.936	181.873.490	727.498.945
Entrate derivanti da contrazioni di mutuo	0	10.000.000	46.575.523	15.000.000	31.724.476
Entrate derivanti da apporti di capitale privati	0	0	0	14.123.582	0
Stanziamenti di bilancio	0	0	0	0	0
TOTALE	32.034.008	10.000.000	129.573.459	210.997.072	759.223.421

Tab. 4.3 Fonti per gli investimenti di AdSPMLO (Valori in Euro)

4.2. Il valore aggiunto integrato e distribuito

A differenza dell'analisi di impatto, il calcolo del Valore Aggiunto Integrato e distribuito guarda all'operatività corrente dell'Autorità di Sistema, considerando il Conto Economico dell'ultimo esercizio e come i ricavi generati si ripartiscono tra i vari stakeholders dell'Ente, tra cui i dipendenti, lo Stato o i finanziatori (ad es. gli istituti di credito). Questo parametro misura il valore monetario effettivamente ridistribuito nella società da AdSPMLO.

Il Valore Aggiunto Integrato Distribuito viene determinato sottraendo dal valore della produzione, comprensivo delle entrate tributarie (tassa portuale su merci imbarcate e sbarcate, tassa di ancoraggio, sovrattassa merci, sovrattassa addizionale per security), dei canoni demaniali e degli altri ricavi addizionali, i costi per servizi e per consumi di materie prime, per servizi e per godimento di beni terzi.

La tabella evidenzia come il Valore Aggiunto prodotto da AdSPMLO si attesti tra i 90 e i 92 milioni di Euro nel periodo in esame. Queste risorse vengono distribuite dall'Ente prevalentemente in favore del personale (26%), dello Stato (10%) e in autofinanziamento (55%).

Nel dettaglio, nel periodo in esame, è cresciuto il Valore Aggiunto distribuito in favore del personale, frutto sostanzialmente delle politiche di rafforzamento dell'organico realizzate negli anni passati e grazie al saldo positivo tra nuove assunzioni e cessazioni nei rapporti di lavoro.

Ogni anno AdSPMLO distribuisce ai suoi stakeholder Valore Aggiunto per oltre 90 milioni di Euro.

	2021	2020	2019	Var.% 19-20	Var.% 20-21
Valore della produzione	110.117.535	110.337.418	109.596.029	0,7	-0,2
Costi intermedi produzione	19.277.067	16.881.029	16.850.358	0,2	12,4
Costi materie prime, sussidiarie	173.721	326.514	168.277	48,5	-88,0
Costi per servizi	18.842.050	16.354.045	16.442.018	-0,5	13,2
Costi per godimento beni terzi	261.295	200.469	240.063	-19,8	23,3
Valore aggiunto caratter. lordo	90.840.468	93.456.389	92.745.671	0,8	-2,9
Compon. accessorie e straordinarie	345.656	595.536	2.466.770	-314,2	-72,3
Valore aggiunto globale netto	90.494.812	92.860.853	90.278.901	2,8%	-2,6
V. A. integr. distribuito al personale	23.407.214	22.724.795	22.528.154	0,9	2,9
V. A. integr. distribuito Pubblica Amm.ne	9.402.154	7.561.525	7.577.197	-0,2	19,6
V. A. integr. distribuito remunerazione del capitale di credito	1.287.930	1.608.612	2.170.715	-34,9	-24,9
V. A. integr. distribuito a favore dell'Ente	49.725.501	48.644.703	47.108.431	3,2	2,2
V. A. integr. distribuito in favore di Comunità Portuale e Associazioni	6.672.013	12.321.219	10.894.404	11,6	-84,7

Tab. 4.4 Rendiconto finanziario di AdSPMLO - Conto Economico (Valori in euro)

In aumento la componente per il personale, per l'ampliamento della struttura organizzativa dell'ente.

In aumento anche il Valore Aggiunto a favore dell'Ente e in diminuzione quello verso le banche, sintomo di un rafforzamento della situazione finanziaria di AdSPMLO.

La componente distribuita alla Comunità Portuale, cresciuto nel biennio 2019/2020 per l'erogazione dei contributi emergenziali, è scesa nel 2021 con la loro riduzione.

Cresce anche il Valore Aggiunto Integrato distribuito in favore della pubblica amministrazione, che è aumentato nel corso del 2021 di circa il 19% a fronte di un incremento della componente di imposte dirette ed indirette che l'AdSP ha versato all'Erario.

In parallelo, si osserva una progressiva riduzione dell'esposizione verso il sistema bancario, grazie sicuramente anche ad una sempre più rilevante capacità di autofinanziamento. Il Valore Aggiunto distribuito in favore dell'Ente, che pesa per il 55% del valore aggiunto globale netto, è infatti indice della capacità dello stesso di finanziare in maniera autonoma attività di investimento e nuovi progetti. Questo indicatore è notevolmente cresciuto nel triennio, passando da 47,1 milioni a 49,7 milioni, grazie principalmente alle dinamiche degli ammortamenti, degli accantonamenti e all'avanzo di amministrazione prodotto.

Infine, il Valore aggiunto distribuito nel 2021 in favore della Comunità Portuale risulta invece in flessione a causa della riduzione dei contributi emergenziali alle imprese erogati nel biennio 2019-2020, oltreché delle riclassificazioni intervenute nel periodo in esame.

4.3. L'impatto economico dei Ports of Genoa

I Ports of Genoa giocano un ruolo fondamentale per l'intera filiera logistica e produttiva italiana e riverberano benefici socio-economici sull'intero territorio nazionale.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale gestisce un insieme di porti di fondamentale importanza per l'Italia, principale punto di transito per l'import/export delle merci, a beneficio dell'intera filiera logistica e produttiva italiana. Le attività portuali costituiscono la principale industria locale, che non esaurisce i suoi effetti a livello regionale, ma determina ricadute positive su tutto il territorio nazionale.

Nel 2020 AdSPMLO ha commissionato uno studio sulla realtà marittimo portuale della Liguria Occidentale a Prometeia, che ha analizzato approfonditamente l'impatto economico dei porti di Genova e Savona. I risultati di questo lavoro permettono di rappresentare l'entità degli effetti socioeconomici che la filiera portuale genera sulle città di Genova e Savona, sulla Liguria e sul Nord Italia.

Considerando la classificazione delle attività economiche ATECO, sono state delineate la filiera portuale e le principali attività direttamente connesse con l'esistenza dei porti di Genova e Savona:

- Costruzione di navi e imbarcazioni.
- Trasporto merci su strada.
- Trasporto marittimo e costiero di passeggeri.
- Trasporto marittimo e costiero di merci.
- Magazzinaggio e custodia.
- Attività di supporto ai trasporti.

Il modello è stato strutturato utilizzando la metodologia dell'analisi input-output interregionale, che consente di fotografare in maniera agevole e affidabile l'impatto del settore portuale sul territorio. Si distinguono tre tipologie di impatti:

- **Impatto diretto**, include gli effetti delle attività connesse strettamente con il porto e che sarebbero assenti senza di esso. Gli output di riferimento sono i valori relativi alla produzione, al valore aggiunto e all'occupazione;
- **Impatto indiretto**, include gli effetti economici di tutte le attività coinvolte nella catena di fornitura, tra cui anche l'acquisto di beni e servizi rivolti ad altri settori, ma collegati alla supply chain portuale;
- **Impatto indotto**, include gli effetti economici generati dal circuito reddito-consumi resi possibili dai precedenti due impatti.

Nel suo complesso, il sistema portuale in esame genera un impatto complessivo di 12,8 mld € di produzione e 5,3 mld € di Valore Aggiunto, impiegando un totale di 71 mila unità di lavoro.



Graf. 4.1 Impatto economico dei Ports of Genoa (Fonte: Studio Prometeia per AdSPML0)

In termini relativi, la filiera portuale influisce sull'economia regionale per il 14,1% della produzione, il 12,1% del Valore Aggiunto e attiva un'occupazione pari all'11,5%. A ciò va aggiunto anche il significativo effetto moltiplicativo grazie al quale per ogni 100 € di Valore Aggiunto prodotto dai porti, si generano effetti indiretti pari a 51 € e indotti pari a 53€.

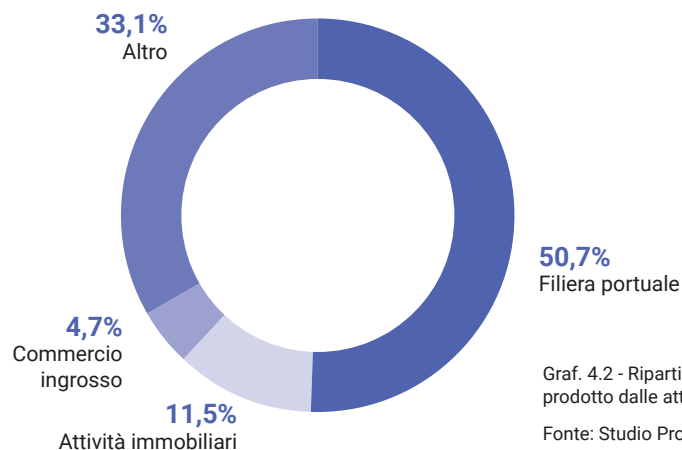
L'attività dei porti di Genova e Savona produce una serie di effetti complessivi (diretti, indiretti ed indotti) che influenzano una grande moltitudine di attività, direttamente integrate dal punto di vista industriale lungo la filiera logistico-portuale oppure coinvolte per il soddisfacimento della domanda di consumi derivante dai redditi distribuiti.

L'impatto è particolarmente rilevante rispetto al tessuto della regione Liguria, dove l'attività dei Ports of Genoa genera:

12,8 mld € produzione

5,3 mld € Valore Aggiunto

71 mila unità di lavoro

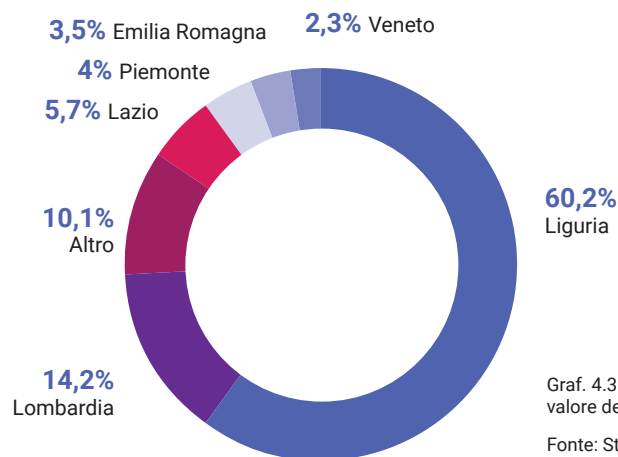


Graf. 4.2 - Ripartizione del valore aggiunto prodotto dalle attività portuali per settore.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

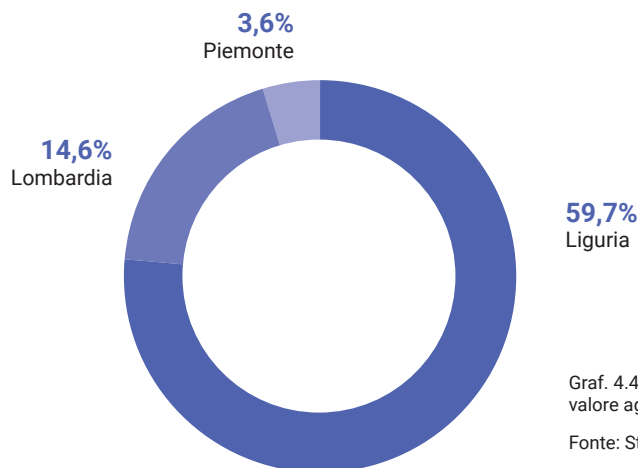
Il 60% del valore aggiunto si ferma in Liguria, mentre il 40% va oltre i confini regionali.

La Liguria è il territorio che gode maggiormente degli effetti diretti, indiretti e indotti delle attività dei porti in esame, trattenendo circa il 60% della produzione e del Valore Aggiunto (VA) e il 58,7 % dell'occupazione. All'interno della catchment area di riferimento, i maggiori impatti si producono in Lombardia (rispettivamente 14,2% della produzione e il 14,6% del VA), seguita dal Piemonte (4% e 3,6%), dall'Emilia-Romagna (3,5% sia riferito alla produzione che al VA) e dal Veneto (2,3% e 2,3%); al di fuori della zona settentrionale del Paese i maggiori impatti delle attività dei porti di Genova e Savona riguardano il Lazio (5,7% e 5,9%).



Graf. 4.3 - Distribuzione per regione del valore della produzione attivata.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

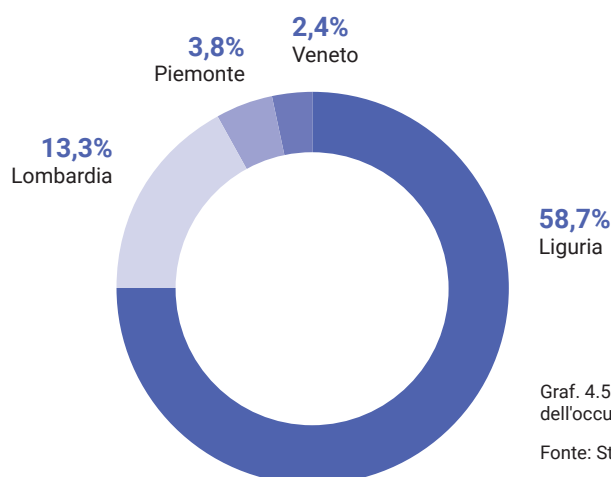


Graf. 4.4 - Distribuzione per regione del valore aggiunto attivato.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

Considerando un totale di 121.669 lavoratori direttamente o indirettamente legati alla filiera portuale dei porti di Genova e Savona, la parte più consistente è localizzata in Liguria pari a circa 71 mila unità (58,7%), seguita dalla Lombardia (13,28%), dal Lazio (5,8%), il Piemonte (3,8%), l'Emilia-Romagna (3,8%) e il Veneto (2,4%).

Agli oltre 70.000 occupati in Liguria, si aggiungono oltre 50.000 posti di lavoro nelle altre regioni italiane, correlati direttamente o indirettamente all'attività dei Ports of Genoa.



Graf. 4.5 Distribuzione per regione dell'occupazione attivata.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

L'analisi conclusiva dello studio riguarda l'impatto che i programmi di investimento infrastrutturali di AdSPMLO potranno avere in futuro. Gli interventi in corso e programmati in opere infrastrutturali e a supporto della transizione energetico-ambientale ammontano a 2,5 mld di €.

Considerando un orizzonte temporale di 3-4 anni, secondo Prometeia, gli investimenti in via di realizzazione creerebbero significativi effetti diretti ed indiretti sul valore aggiunto generato dal sistema portuale, pari a circa 1,6 miliardi di € e, considerando anche quelli indotti, di 2,1 miliardi; a livello occupazionale si stima la creazione complessiva di circa 37 mila nuovi posti di lavoro annuali, distribuiti durante l'arco di attuazione degli interventi.

La distribuzione settoriale degli effetti diretti ed indiretti privilegia il settore delle Costruzioni che pesano per il 64% del valore aggiunto e per il 73% dell'occupazione. Tra gli altri settori si segnalano diverse tipologie di servizi alle imprese (servizi finanziari, attività immobiliari, servizi legali e gestionali, servizi tecnici e di ingegneria) che complessivamente pesano per il 16%.

L'attuazione dei programmi di investimento infrastrutturale determina la creazione di ulteriore ricchezza e nuove opportunità occupazionali.

+1,6 mld Euro Valore Aggiunto

+37.000 posti di lavoro annuali



4.4. Gli Interventi Infrastrutturali

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema fissa come primo obiettivo il rafforzamento della posizione dei Ports of Genoa nella rete transeuropea dei trasporti, attraverso il potenziamento dei diversi segmenti di traffico e il consolidamento del comparto industriale.

Obiettivo competitività

Realizzazione di nuove dighe e il dragaggio dei fondali per migliorare l'accessibilità marittima degli scali anche per le navi più grandi.

Potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle infrastrutture di ultimo miglio per migliorare l'accessibilità del porto su gomma e ferro.

Rafforzamento dei sistemi IT per semplificare le procedure e integrare il porto con la supply chain.

AdSPMLO ha definito una strategia di sviluppo che punta al progressivo rafforzamento del ruolo dei Ports of Genoa all'interno della rete transeuropea dei trasporti, migliorandone la posizione competitiva nei confronti dei mercati del Centro e Sud Europa, anche in relazione al prossimo completamento dei grandi interventi infrastrutturali sul Corridoio TEN-T Reno-Alpi.

La pianificazione dell'Ente è definita nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), che traccia le linee di sviluppo dei porti sulla base delle evoluzioni prevedibili degli scenari macroeconomici, logistici, tecnologici, normativi che contraddistinguono il contesto in cui i Ports of Genoa dovranno operare, mentre il Piano Operativo Triennale traduce gli indirizzi della pianificazione in un programma di spesa per la realizzazione dei progetti in ordine di priorità.

Il primo obiettivo del DPSS consiste nell'aumento della competitività dei Ports of Genoa attraverso lo sfruttamento ottimale delle potenzialità esistenti ed all'introduzione di elementi di innovazione.

AdSP intende rafforzare la vocazione multipurpose del sistema portuale per renderlo competitivo in ogni tipologia di traffico merci e passeggeri e salvaguardare la componente industriale legata all'attività di costruzione e riparazione navale.

Perfezionato o ormai avviato il completamento delle principali opere previste dai vigenti Piani Regolatori dei singoli scali, che consentiranno di incrementare la capacità di movimentazione nel settore container dagli attuali 3 milioni di TEU/anno a 5-6 mln TEU/anno, il tema chiave della nuova programmazione è migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei quattro bacini portuali.

Tra le priorità, il miglioramento dell'accessibilità marittima in relazione all'aumento dimensionale del naviglio, che costituisce un trend trasversale a ogni componente del trasporto marittimo. Questo obiettivo si declina con la realizzazione di nuove opere di protezione, in posizione più avanzata verso il mare, ed il dragaggio dei



fondali, in modo da consentire un migliore accesso agli scali del sistema ed una manovrabilità nautica ottimale.

La crescita delle dimensioni delle navi comporta anche l'aumento della quantità di merci o passeggeri in imbarco e sbarco per ciascuna toccata e dunque l'incremento dei flussi nella fase terrestre del trasporto. Lato terra occorre quindi intervenire per facilitare i flussi da e per i terminal, potenziando le infrastrutture di Ultimo Miglio ferroviario e stradale, migliorando i varchi di accesso sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico ed organizzativo, realizzando le opere necessarie per lo stazionamento di camion e treni in attesa di entrare in porto (aree buffer di parcheggio e parchi ferroviari).

Fondamentale anche il rafforzamento dei sistemi IT a supporto delle procedure di interscambio documentale, dei controlli e dell'intermodalità, per rendere più facile il dialogo fra tutti i soggetti che operano all'interno dei Ports of Genoa e l'integrazione con tutti gli stakeholder della filiera.

Il secondo macro-obiettivo della politica di crescita di AdSP è la sostenibilità ambientale, da perseguire attraverso una molteplicità di interventi, finalizzati a portare a compimento la transizione ecologica delle attività portuali, per la salvaguardia dell'ambiente marino e costiero, la tutela della qualità dell'aria e la vivibilità del territorio, ma anche il recupero e la riconversione degli spazi portuali non più funzionali per scopi operativi e lo sviluppo di nuove attività sostenibili.

Il terzo obiettivo è l'aumento del valore generato per il territorio ed è strettamente legato ai primi due, dal momento che le opere per l'aumento della competitività e gli interventi a favore della sostenibilità permetteranno di consolidare le attività economiche già esistenti e di crearne di nuove, rafforzando la componente occupazionale diretta, indiretta e indotta del sistema portuale. Nuove e più forti attività portuali, generano valorizzazione della forza lavoro, così come nuovi insediamenti logistici permettono di attivare processi di riqualificazione urbana e territoriale.

Obiettivo sostenibilità

Transizione ecologica delle attività portuali per la tutela dell'ambiente e della vivibilità del territorio.

Obiettivo generazione di valore

Sviluppo dell'industria portuale e valorizzazione del waterfront, per l'insediamento di nuove attività e la creazione di nuovi posti di lavoro.

Il Piano per il rilancio del porto di Genova, definito dal Governo con il “Decreto Genova”, è il principale strumento attuativo delle strategie di AdSPMLO e prevede oltre 2 miliardi di investimenti per il potenziamento di porto, aeroporto e infrastrutture di ultimo miglio.

4.4.1. Il Programma Straordinario

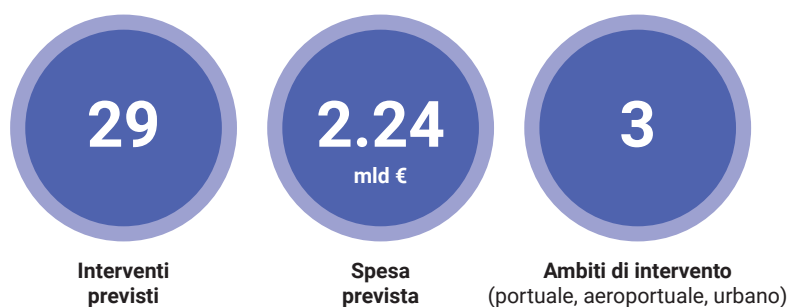
Il programma straordinario degli interventi è stato istituito dal “Decreto Genova” (Legge 130/2018) in risposta al tragico crollo del ponte Morandi, con l'obiettivo di sostenere la ripresa del porto di Genova, nodo portuale e logistico di importanza strategica per l'economia locale e nazionale.

Le misure del provvedimento si focalizzano su alcuni obiettivi principali:

- potenziamento infrastrutturale e tecnologico dello scalo.
- Supporto all'organizzazione del processo portuale e logistico.
- Sostegno economico alle imprese della filiera di trasporto e logistica.

Il programma mette in moto investimenti per oltre 2 miliardi di euro, che si concentrano sul miglioramento dell'accessibilità marittima e terrestre dei bacini, lo sviluppo delle infrastrutture portuali, il potenziamento dell'aeroporto e delle sue connessioni con la rete di trasporto e il miglioramento tra la città e il porto.

Programma Straordinario degli Interventi
“Decreto Genova” (Legge 130/2018)

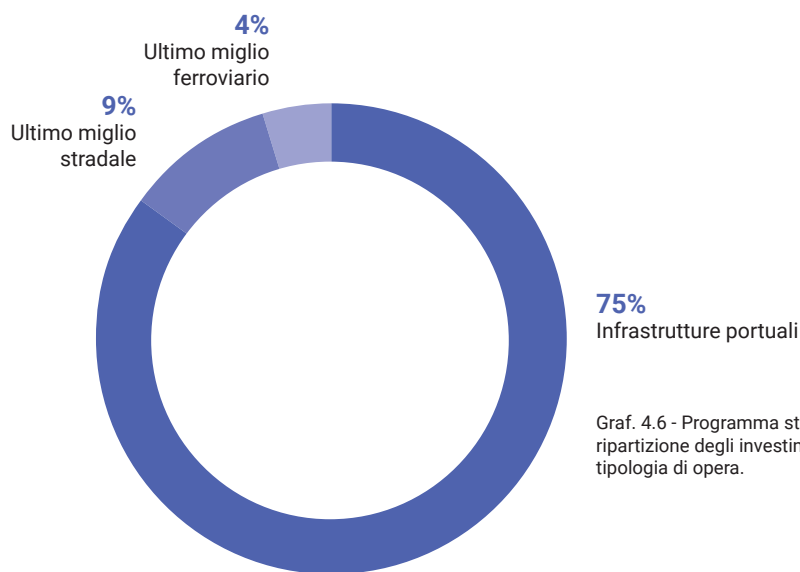


Gli investimenti per le infrastrutture portuali pesano per il 79% con circa 2 miliardi di euro. Questo capitolo comprende l'intervento più rilevante dell'intero programma: la realizzazione della Nuova Diga Foranea del porto di Genova.

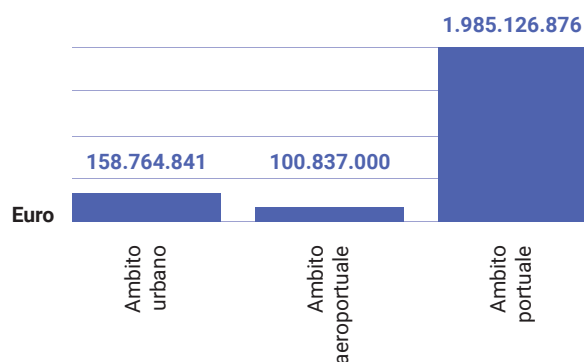
Le opere di ultimo miglio ferroviario e stradale pesano complessivamente per l'11% (293 milioni di euro, di cui 195 milioni di euro per la strada e 98 milioni di euro per la ferrovia).

I progetti per il miglioramento della relazione tra porto e città ammontano complessivamente a 158 milioni di euro, mentre quelli relativi al potenziamento dell'aeroporto e delle sue connessioni con la rete di trasporto raggiungono 100 milioni di euro.

Osservando gli investimenti differenziati sugli ambiti di riferimento, portuale, aeroportuale ed urbano, il peso del progetto della Diga Foranea è primario, rendendo ancora più evidente come il completamento di questa opera, oltre a generare impatti positivi all'operatività portuale, produrrà anche importanti impatti economici diretti nella sua realizzazione, e indiretti nella fase di utilizzo.



Graf. 4.6 - Programma straordinario - ripartizione degli investimenti per tipologia di opera.



Graf. 4.7 - Programma straordinario - ripartizione degli investimenti per ambito operativo.

Nelle schede seguenti sono descritti alcuni degli interventi più significativi del programma straordinario degli investimenti (aggiornati a settembre 2022).

Diga Foranea del Porto di Genova

Ambito di intervento	Accessibilità marittima
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	Fase A: 950.000.000 € Fase B: 350.000.000 € Comlessivo: 1.300.000.000 €
Stato di avanzamento	Redazione del progetto definitivo
Anno di completamento	2026
Impatti generati	Aumento capacità operativa, aumento sicurezza operativa, aumento delle difese delle aree portuali

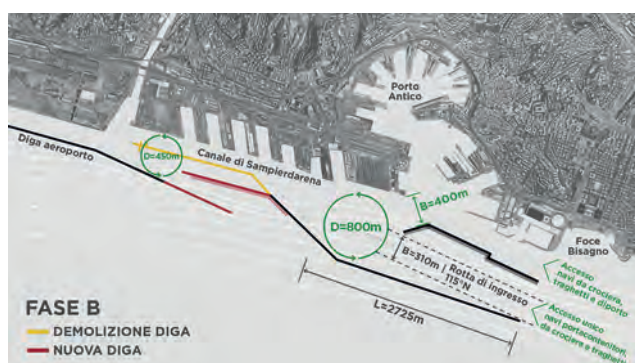
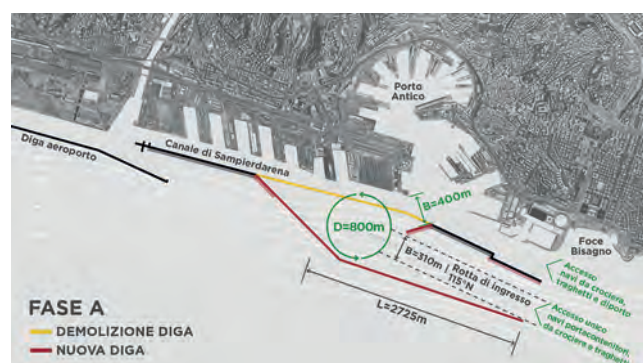
La nuova Diga foranea rappresenta il progetto più importante per lo sviluppo del porto di Genova nel medio e lungo termine. Questa opera consentirà al Porto di ospitare in sicurezza navi di maggiore dimensione, facilitando gli accessi e le manovre verso gli accosti, secondo le esigenze delle compagnie di navigazione. Infatti, con la configurazione della nuova diga potranno manovrare in sicurezza anche grandi navi portacontainer, di lunghezza 400 m e larghezza 60-65 m.

L'opera, quindi, permetterà un importante aumento di capacità del Porto, e soprattutto un decisivo miglioramento della sicurezza nella gestione delle operazioni di manovra, andando anche a proteggere le aree portuali interne dalle mareggiate.

Lo sviluppo del progetto è stato effettuato attraverso analisi e studi approfonditi e un percorso di Dibattito Pubblico, che ha visto la valutazione di tre alternative di progetto.

La nuova Diga Foranea avrà uno sviluppo complessivo di 6200 m e poggerà su fondali variabili compresi tra 20 e 50 m. L'opera sarà costruita a circa 450 metri al largo della diga esistente e permetterà l'ampliamento del canale di Sampierdarena, la creazione di un nuovo avamposto del diametro di 800 m e la realizzazione di un nuovo canale di accesso di larghezza di 300 m.

L'Autorità di Sistema Portuale ha previsto che la costruzione della nuova Diga Foranea sia realizzata in due fasi, da attuare in tempi successivi in relazione alla gradualità di accesso ai finanziamenti. Attraverso la prima fase di costruzione (Fase A) verranno realizzati 4125 m di diga foranea e per garantire l'accesso in sicurezza alle grandi navi e rendere completamente operativo il terminal di Calata Bettolo. La seconda fase (Fase B) sarà necessaria per completare l'opera e rendere operativi tutti i terminali di Sampierdarena, anche quelli più a ponente, potenziando l'intero bacino portuale genovese.



Nuova Torre Piloti

Ambito di intervento	Accessibilità marittima
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	19.500.000€
Stato di avanzamento	Progetto definitivo in corso di approvazione
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Miglioramento sicurezza della navigazione

Il progetto prevede la realizzazione della nuova torre di controllo su un'isola artificiale, in prossimità della banchina ovest della Darsena Nautica (area fiera). Sulla banchina E saranno realizzati due blocchi sopraelevati destinati ad uffici, alloggi e locali tecnici. Saranno inoltre realizzate le opere a mare a protezione della nuova torre.

Il progetto è organizzato in due corpi di fabbrica:

- Nel primo sono collocati gli uffici e gli spazi comuni compresi gli alloggi personale marittimo e dei piloti.
- Il secondo corpo è costituito invece dalla torre con la cabina di controllo la cui base contiene tutti gli impianti e una piccola officina di riparazione a servizio delle pilotine ormeggiate.

Il progetto prevede una torre in acciaio, alta 65m, che emerge da una piattaforma su pali. La cabina di controllo si troverà a 60m di altezza, protetta dall'abbagliamento solare da una grande copertura quadrata di lato 28m.

La cabina è in sommità con ampie finestrate su lati sud, est ed ovest che permettono di controllare a vista l'ingresso al porto da levante e il canale verso Sampierdarena.

In sommità è prevista una copertura quadrata di 28 metri di lato che agirà come una grande visiera protettiva, e sulla sua superficie saranno posizionati circa 600 mq di celle fotovoltaiche di tipo flessibile per adattarsi meglio alla geometria curvilinea della struttura a doppia curvatura.

Oltre ai pannelli sul cappello verranno installate sia le antenne VHF di servizio all'attività portuale che un'antenna centrale in fibra di vetro di 30 metri di altezza. Quest'ultima, flettendosi visibilmente sotto l'effetto del vento, diventerà un segnavento per la città, pur rimanendo strutturalmente stabile e solidale con la struttura.



Dragaggio nel Bacino di Sampierdarena e nel porto passeggeri

Ambito di intervento	Accessibilità marittima
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	10.000.000€
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Aumento capacità operativa, miglioramento accessibilità marittima

L'intervento ha per oggetto il dragaggio dei fondali del Porto di Genova, sia nel bacino del porto commerciale (bacino di Sampierdarena), sia nel bacino del porto passeggeri.

L'intervento prevede l'approfondimento dei fondali in vista degli sviluppi futuri di traffico e il ripristino delle quote di fondale preesistenti negli specchi acquei destinati al traffico dei traghetti.

Complessivamente verranno movimentati circa 700.000 m3 di sedimenti portuali che verranno conferiti nel canale di calma dell'Aeroporto.



Completamento infrastrutture nuovo Terminal Calata Bettolo

Ambito di intervento	Operatività portuale
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	16.500.000€
Stato di avanzamento	Verifica del progetto definitivo
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Aumento capacità operativa

Il progetto punta a completare le opere infrastrutturali del Terminal di Cala Bettolo al fine di aumentare la capacità operativa e gestionale del terminal.

costruzione delle vie di corsa delle gru, realizzazione dell'impianto idraulico, elettrico e di illuminazione.

Nel dettaglio il progetto comprende i seguenti interventi: potenziamento della capacità di carico della banchina,



Consolidamento statico e potenziamento delle dotazioni di banchina del porto storico e terminal passeggeri

Ambito di intervento	Operatività portuale
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	32.320.000 €
Stato di avanzamento	Dipende dal lotto considerato
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Aumento capacità operativa, miglioramento accessibilità marittima

Il progetto si compone di quattro lotti funzionali finalizzati al consolidamento statico delle banchine storiche del porto commerciale di Sampierdarena, al consolidamento ed approfondimento dei fondali antistanti la banchina di Ponte dei Mille Ponente nel porto passeggeri e al potenziamento delle dotazioni di banchina su Ponte Doria Ponente.

Di seguito l'avanzamento delle attività al 31/12/2021:

- Lotto 1 “Consolidamento della banchina di Ponte dei Mille Ponente ed approfondimento dei fondali antistanti” - concluso.
- Lotto 2 “Potenziamento delle dotazioni di banchina di Ponte Doria Ponente” - concluso.
- Lotto 3 “Consolidamento della banchina di Ponte Eritrea Levante” - lavori in corso.
- Lotto 4 “Consolidamento della banchina di Ponte S. Giorgio” - lavori in corso.

Tutti gli interventi sono propedeutici e fondamentali per garantire l'acquisizione dei traffici futuri, considerato il progressivo gigantismo navale che determina la necessi-

tà di approfondimento dei fondali e di potenziamento degli arredi di banchina. In tale contesto si colloca l'intervento realizzato con il lotto 2 di progetto, con il quale nel Marzo 2021 si è conclusa la realizzazione di un nuovo sistema di bitte della portata nominale di 300 tonnellate.



Completamento Calata Olii Minerali

Ambito di intervento	Operatività portuale
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	Importo lavori: € 13.183.341,90 Investimento Complessivo: € 15.153.923,20
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Aumento capacità operativa

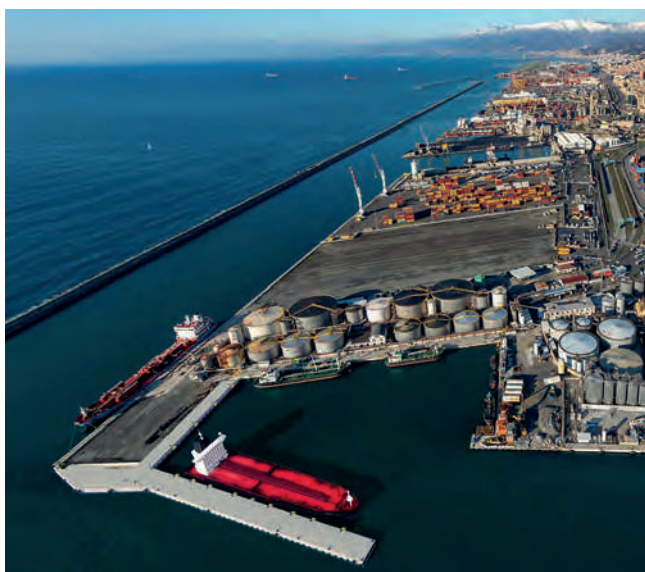
A seguito delle disposizioni dell'Autorità Marittima che hanno limitato l'attracco sulla banchina Est, si è reso necessario prevedere

la realizzazione di una nuova configurazione di Calata Olii Minerali, per consentire agli operatori ENI, ESSO e SAAR di ricevere le rispettive navi e permettere l'ingresso delle bettoline.

Di concerto con l'Autorità Marittima e Corpo Piloti è stata definita la soluzione di progetto che prevede la modifica del layout della Darsena attraverso lo spostamento della banchina Est, salpando i cassoni che la compongono e allineando la testata circa 40 m più a levante dell'attuale, realizzando un varco d'accesso alla darsena largo 69 m, che garantirà l'accesso a navi lunghe 130 m.

Oltre allo spostamento dei cassoni, l'intervento prevede il completamento della sovrastruttura di banchina non ancora realizzata, sia per la Banchina Est che Sud, gli arredi di banchina e tutte le predisposizioni per gli impianti che saranno realizzati a cura dei concessionari ENI ed ESSO.

Contestualmente al suddetto intervento è stato richiesto dal Corpo Piloti di effettuare un taglio del dente a sud di Calata Olii Minerali per circa 20 m, al fine di agevolare le manovre delle navi in detta area. Tale intervento sarà realizzato salpando il cassone di estremità di testata Canzio angolo con la banchina Bettolo e riprofilando la nuova banchina in raccordo con le opere esistenti.



Parco ferroviario “Bettolo-Rugna”

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	10.000.000 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Aumento capacità operativa, accessibilità ferroviaria / terrestre

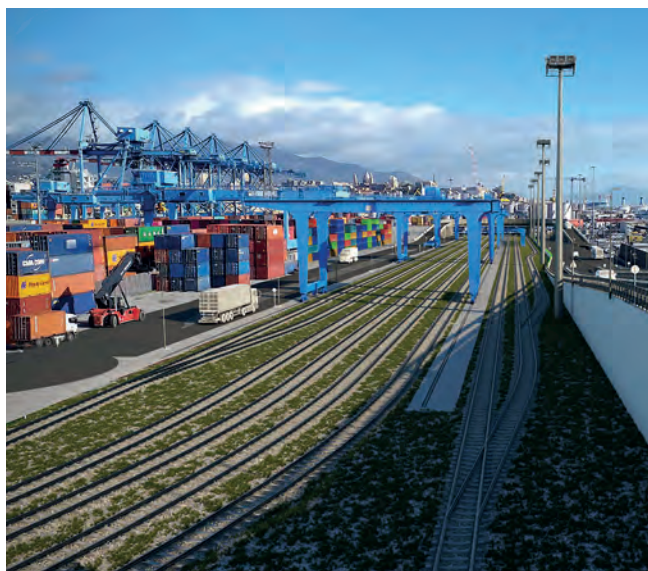
Il progetto riguarda l'ammodernamento e prolungamento del nuovo parco ferroviario “Bettolo-Rugna” da realizzarsi nelle aree di calata Giovanni Bettolo a Genova. L'intervento prevede la completa dismissione, per fasi, del parco ferroviario esistente e la successiva realizzazione di due fasci di binari.

Lato monte sarà realizzato un fascio a sei binari a servizio del terminal contenitori di calata Sanità-Bettolo, che sarà condiviso pertanto dagli operatori “SECH” e “Bettolo”. Il fascio sarà attrezzato con una gru transtainer ferrata RMG (fornita e installata dai concessionari), per la quale saranno predisposte le fondazioni delle due vie di corsa ed il cunicolo/cavidotti per il collegamento della gru stessa con la cabina di distribuzione elettrica.

A valle dei binari si prevede l'installazione di una piastra di traslazione locomotori che permette la movimentazione delle motrici in direzione ortogonale al binario stesso, al fine di garantire la massima lunghezza utile di binario per la formazione dei convogli ferroviari.

Lato mare è previsto un fascio di tre binari, anche per la movimentazione di ferrocisterne, a servizio del polo di calata Olii Minerali (Saar/ENI/Eso) e Bettolo (Get Oil).

I due fasci di binari saranno collegati sia alla galleria Molo Nuovo e, tramite questa e le infrastrutture ferroviarie di competenza RFI, al parco Campasso e al futuro Terzo Valico dei Giovi, sia, tramite la galleria Romairone, al parco di arrivi/partenze portuale Fuori Muro.



Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del Bacino Portuale di Pra'

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Porto di Pra'
Valore complessivo dell'opera	16.866.967,69 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Miglioramento accessibilità stradale

L'intervento di riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Pra', consiste nella realizzazione di un nuovo viadotto di accesso al terminal container con contestuale demolizione di quello esistente e rappresenta un'infrastruttura di preminente interesse nazionale (Delibera CIPE n.8/2011 del 5 maggio 2011).

La realizzazione dell'opera, oltre a confermare il collegamento diretto con la rete autostradale ed a rendere più efficiente il flusso del traffico merci, consentirà la liberazione di importanti aree interferite dall'attuale viadotto, fra le quali ricadono quelle necessarie al completamento dello scalo ferroviario dedicato alle merci (già finanziato

da RFI nell'ambito del nodo di Genova), che permetterà il prolungamento dei binari della stazione di Voltri Mare fino a 750 metri in linea con gli standard europei.

La nuova infrastruttura sarà migliorativa in termini di impatto visivo ed ambientale, per il percorso del nuovo tracciato e l'inserimento di barriere antirumore nel tratto cittadino; consentirà inoltre ad R.F.I., nell'ambito dell'intervento sopra citato, lo spostamento a mare del tratto di linea ferroviaria Genova - Ventimiglia tra il Rio Branega e il Rio San Giuliano, lasciando spazio a potenziali interventi di riqualificazione urbana.



Interventi stradali prioritari nel Bacino di Genova Sampierdarena

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	141.235.515,72€
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Miglioramento accessibilità stradale

Il piano di interventi, avviato nel 2021, prevede la realizzazione di una nuova viabilità interna ed esterna all'area portuale attraverso la creazione di corridoi e accessi dedicati al traffico pesante. Tali interventi prevedono la separazione del traffico cittadino da quello portuale, al fine di migliorare la viabilità urbana.

Il nuovo sistema, a lavori ultimati, potrà contare su accessi diretti all'autostrada tramite i caselli di Genova Ovest e di Genova Aeroporto, oltre alla connessione Lungo Polcevera con Genova Bolzaneto, con conseguente implementazione

delle performance trasportistiche portuali ed extra portuali.

Il piano generale degli interventi è composto da più opere infrastrutturali che si estendono lungo l'arco portuale da calata Bettolo (a Levante) fino al viadotto Pionieri ed Aviatori d'Italia (a Ponente) tra questi: realizzazione del nuovo varco di ponente, nuovo Ponte del Papa, via Superba, prolungamento sopraelevata esistente, potenziamento del varco di San Benigno, nuovo viadotto di collegamento verso calata Bettolo, nuovo varco Etiopia in quota, demolizione e ricostruzione del viadotto Siffredi.



Adeguamento delle infrastrutture di security del Porto di Genova

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	7.797.938,30 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Aumento della sicurezza portuale, aumento della capacità prestazionale dei varchi

Il progetto si pone l'obiettivo di incrementare il livello di sicurezza delle aree portuali del bacino di Riparazioni Navali e del bacino di Sampierdarena del Porto di Genova, attraverso il potenziamento delle infrastrutture di security sia civili che tecnologiche.

Il progetto prevede un adeguamento tecnico – infrastrutturale di 14 varchi portuali dislocati in tutto il territorio portuale, a partire dal Varco di Levante (nelle adiacenze del cantiere del Waterfront di Levante) sino al Varco di Ponente su sponda sinistra del torrente Polcevera. In particolare, per ogni varco è previsto un intervento di ottimizzazione del relativo layout, al fine di rendere più sicuri gli afflussi e deflussi sia carrabili che pedonali, attraverso una delimitazione netta tra le due tipologie di

flusso; a questo proposito, per ogni varco verranno installati dei tornelli a tutta altezza che renderanno sicuri e tracciabili gli ingressi e le uscite dei pedoni dal porto. Il progetto prevede inoltre l'installazione di dispositivi di matrice tecnologica finalizzati alla gate automation, quali le telecamere di lettura targhe, telecamere di lettura dei codici contenitore, pannelli a messaggio variabile, colonnine intelligenti in grado di comunicare con la centrale operativa. Tali tecnologie contribuiranno all'applicazione di procedure operative per l'ingresso al porto più snelle e dematerializzate, con conseguenti risvolti positivi per l'operatività portuale e per il monitoraggio dei flussi in ingresso e uscita dal porto.



Messa in sicurezza idraulica dell'area portuale-industriale di Genova Sestri Ponente e realizzazione nuovo Super-Bacino

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Area portuale industriale di Sestri Ponente
Valore complessivo dell'opera	636.603.159,57 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Aumento capacità operativa

Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma operativa a levante del pontile Delta del Porto Petroli e la messa in sicurezza del rio Molinassi, proseguendo successivamente con i rivi Maratto/Monferrato, Chiara-vagna, Ruscarolo e Cantarena.

La seconda fase prevede l'espansione delle aree industriali e la realizzazione di un nuovo bacino da 440

metri che consentirà anche la costruzione di navi di grandi dimensioni. Verrà inoltre migliorata l'accessibilità via terra dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente con lo spostamento della linea ferroviaria a monte.



Progetto di riqualificazione e potenziamento dell'Aeroporto Cristoforo Colombo

Ambito di intervento	Accessibilità aerea
Zona	Aeroporto di Genova
Valore complessivo dell'opera	74.000.000 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Aumento capacità operativa, miglioramento qualità di servizio

L'intervento di riqualifica e potenziamento Aeroporto Cristoforo Colombo include 6 progetti di ampliamento e implementazione di infrastrutture e dotazioni.

In particolare, è prevista la realizzazione di un nuovo edificio su tre livelli e il restyling di quello esistente con ampie vetrate affacciate sul mare, soffitti più alti e percorsi più agevoli. Sono in corso anche le lavorazioni per la costruzione di una nuova struttura sul lato nord dell'aeroporto passeggeri da adibire a sala imbarchi temporanea e l'espansione del locale smistamento bagagli destinato a ospitare il nuovo impianto dotato di macchine radiogene di ultima generazione.

L'intervento include anche la manutenzione dell'intera pista di atterraggio per migliorarne l'operatività e la funzionalità, e la realizzazione di un sistema di collegamento a fune tra l'aeroporto e la nuova stazione ferroviaria "Erzelli" - il cui avvio lavori è previsto nel corso dell'anno - che permetterà di connettere l'aerostazione con la rete ferroviaria.



Parco urbano "Dune" di Pra'

Ambito di intervento	Riqualificazione urbana
Valore complessivo dell'opera	15.500.000,00 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Mitigazioni impatto portuale e riqualifica del territorio

Il progetto prevede la realizzazione di un parco urbano lungo la sponda sud del canale di calma di Genova Pra'.

Il parco consente la mitigazione paesaggistica e acustica delle attività portuali e restituisce alla cittadinanza un'area verde da vivere. La passeggiata sul mare è affiancata da una pista ciclabile e intervallata da «baie» attrezzate per lo sport, il relax, il gioco e la fruizione di eventi, e caratterizzate da piante e arbusti che insieme

offrono un ricco paesaggio di biodiversità mediterranea. A completare il parco, una serie di «dune» sagomate che lo separano dalle aree di attività portuale.



Riqualifica Waterfront di Levante

Ambito di intervento	Riqualificazione urbana
Valore complessivo dell'opera	370.000.000.00 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Impatti generati	Riqualificazione fronte mare cittadino

Si tratta di un progetto d'insieme, basato sul disegno donato alla città dall'Architetto Renzo Piano, mirato a valorizzare le relazioni fra città e mare, in termini di sostenibilità ambientale e di attrattività sociale ed economica.

Il progetto complessivo riguarda l'area di Levante del porto di Genova compresa tra Porta Siberia e Punta Vagno e include interventi per il riassetto della viabilità e dell'accessibilità marittima del comparto, la riorganizzazione degli specchi acquee con la realizzazione di un

canale tra l'area fieristica e il porto antico, l'ampliamento delle aree industriali e la riqualificazione di aree a destinazione urbana (residenziale, sportivo, terziario, verde).



Riqualifica Hennebique

Ambito di intervento	Riqualificazione urbana
Valore complessivo dell'opera	133.264.841,00 €
Stato di avanzamento	Progettazione e verifica. Avvio fasi preliminari di cantiere
Anno di completamento	2024
Impatti generati	Riqualifica del territorio e valorizzazione del patrimonio immobiliare

Dagli anni '70 l'edificio Hennebique giace inutilizzato e ammalorato nel pieno centro di Genova. Visto il contesto urbano circostante, la riqualificazione dell'edificio può costituire una cerniera tra il porto antico e il polo crocieristico e turistico-ricreativo in via di sviluppo, andando a completare la riqualificazione del waterfront cittadino. Collocata in posizione strategica tra il Terminal Crociere, l'area turistica del Porto Antico e il centro storico di Genova, la costruzione si presta infatti a diventare un grande attrattore per residenti, turisti e croceristi.

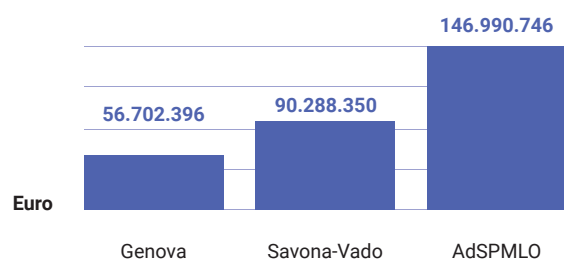
Sulla base dei rilievi dell'Università di Genova, della scheda tecnica della Soprintendenza e delle destinazioni d'uso approvate da Regione e Comune, il 21 giugno

2019 l'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato il bando per la riqualificazione e la gestione dell'edificio.

Conclusa l'istruttoria di gara pubblica, il 10 dicembre 2020 è stato firmato l'Atto di sottomissione tra AdSP e l'RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l. che consente l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori per il recupero e valorizzazione di Hennebique.







Graf. 4.8 - Programma triennale - ripartizione degli investimenti per ambito operativo

4.4.2. Il programma ordinario

La programmazione delle opere per il triennio 2021-2023 rappresenta una risposta sia alle esigenze di nuove infrastrutture sia alla necessità di conservazione del patrimonio esistente attraverso le manutenzioni. Il programma di spesa prevede risorse per quasi 130 milioni €.



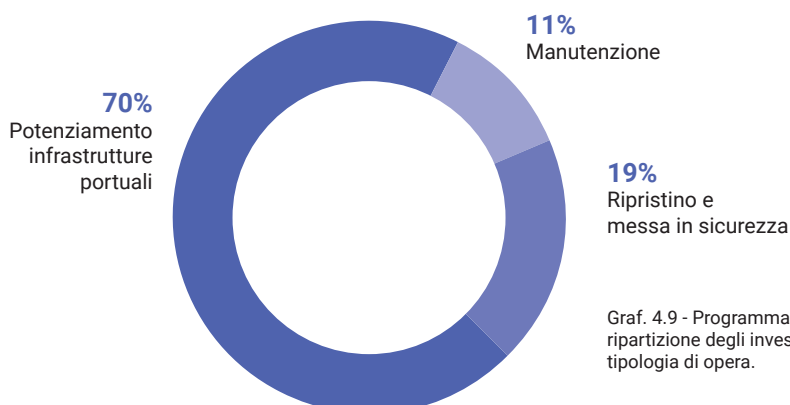
Il programma ordinario delle opere di AdSPML0 prevede investimenti per 130 Milioni di Euro nel triennio 2021-23, con un'attenzione particolare per i bacini di Savona e Vado Ligure, attraverso la realizzazione dei lavori di Piano Regolatore e di interventi di manutenzione e ripristino dei danni per le mareggiate del 2018.

Sui porti di Genova e Pra' sono finanziati interventi complementari alle grandi opere previste dal Programma Straordinario.

La disponibilità del programma straordinario per le esigenze del porto di Genova, fa sì che il programma ordinario possa rivolgersi prevalentemente ai porti di Savona e Vado, per completare la realizzazione delle opere di piano regolatore (ed in particolare gli interventi dell'Accordo di Programma per Vado Ligure) nonché i lavori di manutenzione e ripristino delle opere portuali danneggiate dalle mareggiate del 2018. Relativamente ai porti di Genova, il programma ordinario prevede la manutenzione di infrastrutture e fondali e interventi complementari alle grandi opere in corso di realizzazione.

Rispetto alle disponibilità complessive, il 62% delle risorse (circa 90 milioni €) sono rivolte ai bacini portuali di Savona e Vado, mentre il restante 38% (circa 56 milioni €) è destinato al contesto genovese.

La componente predominante degli investimenti del programma ordinario riguarda il potenziamento delle infrastrutture portuali (70%), seguite dai lavori di manutenzione in ambito portuale, civile, stradale e ferroviario (11%) e da lavori di ripristino e messa in sicurezza di opere portuali e litorale (19%). Nelle pagine seguenti sono descritti alcuni degli interventi più significativi (aggiornati a settembre 2022).



Graf. 4.9 - Programma triennale - ripartizione degli investimenti per tipologia di opera.

Realizzazione della nuova diga di Vado Ligure Prima fase

Ambito di intervento	Accessibilità marittima
Zona	Porto di Vado Ligure
Valore complessivo dell'opera	80.000.000 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2025
Impatti generati	Miglioramento sicurezza marittima porto di Vado Ligure

La realizzazione della nuova diga di Vado Ligure ha lo scopo di proteggere il bacino portuale e di migliorarne l'accessibilità marittima. La prima fase prevede lo sviluppo per circa 450 metri dell'opera foranea tramite il riutilizzo dei cassoni rimossi dalla vecchia infrastruttura, con l'aggiunta di ulteriori due cassoni da realizzarsi ex-novo. L'intervento insisterà su fondali con profondità

variabile da 35 a 49 metri e consentirà di aumentare di circa 150 metri la larghezza in corrispondenza dell'imboccatura, migliorando la sicurezza e agevolando le manovre di accosto alla Piattaforma Multipurpose e ai vicini terminal traghetti/RoRo.



Ripristino opere foranee nei bacini di Savona e Vado ligure

Ambito di intervento	Accessibilità marittima
Zona	Porti di Savona e di Vado Ligure
Valore complessivo dell'opera	10.150.000 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Miglioramento sicurezza marittima porti di Savona e di Vado Ligure

Il progetto prevede il ripristino delle opere foranee di difesa delle coste di Savona e Vado Ligure tramite il rafforzamento della diga con la posa di nuovi massi e

l'innalzamento della quota del paraonde nei tratti più sollecitati



Dragaggio Ponte Nino Ronco

Ambito di intervento	Accessibilità marittima
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	1.150.000 €
Stato di avanzamento	Concluso
Impatti generati	Aumento sicurezza operativa

L'intervento consiste nel livellamento dell'area alla foce del Torrente Polcevera in corrispondenza della banchina di Ponte Nino Ronco (lato ponente), tramite dragaggi per un volume di circa 57.000 m³, allo scopo di migliorare le condizioni di accessibilità marittima e di sicurezza, nelle more del complessivo intervento di dragaggio del bacino di Sampierdarena.

L'area di scarico, che dista circa 1.000 m da quella di prelievo, è stata individuata mediante uno “studio del trasporto solido del canale di calma” redatto ad aprile

2020 e prevede il deposito di materiale per una fascia rettangolare di larghezza pari a 45 m e lunghezza pari a 3500 m a ridosso della diga foranea. In seguito, il materiale sarà scaricato in un'area confinata dalle opere foranee portuali e distribuito uniformemente sul fondale attuale fino ad una quota di circa - 8,5 m l.m.m.



Ampliamento Terminal Contenitori Ronco Canepa

Ambito di intervento	Operatività portuale
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	61.378.134 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Aumento capacità operativa, aumento sicurezza operativa

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova banchina in allineamento con le testate a Sud dei moli Ronco e Canepa, situati alle estremità di ponente del bacino del Porto di Genova. Si otterrà così un nuovo accosto di 640 m di lunghezza, dotato di un piazzale, realizzato con il tombamento dello specchio acqueo retrostante, con un incremento delle aree a terra per circa 63.700 m².

Grazie anche ad ulteriori dragaggi oggetto di separato appalto, i fondali antistanti la banchina che potranno

raggiungere i 15 metri, rendendo possibile l'ormeggio delle navi portacontainer di grandi dimensioni, anche in previsione della realizzazione della nuova diga del porto di Genova. Per questo saranno installate bitte da 150 tonnellate, atte a ricevere navi sino a 14.000 TEU.



Ripristino Calata Zingari

Ambito di intervento	Operatività portuale
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	2.700.000 euro
Stato di avanzamento	Concluso
Impatti generati	Aumento capacità operativa, aumento sicurezza operativa

Il Progetto ha previsto il ripristino di Calata Zingari tramite il consolidamento delle banchine laterali. L'intervento ha incluso lo scavo, la costruzione dei prefabbricati per realizzare il filo banchina, la sovrastruttura stradale e la posa degli arredi.



Ampliamento Autoparco Sestri Ponente

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Porto di Genova
Valore complessivo dell'opera	780.000 €
Stato di avanzamento	Concluso
Impatti generati	Miglioramento logistica ingresso/uscita dal porto, decongestionamento aree e viabilità portuali e urbane

È stato realizzato l'ampliamento dell'autoparco sito lungo la pista dell'Aeroporto di Genova, adibito ad area di sosta temporanea per gli autotrasportatori diretti ai terminal merci genovesi.

Grazie al nuovo assetto sono disponibili 178 stalli, di cui 170 da 18 metri x 3,70 e 8 stalli di lunghezza ridotta per la geometria dell'area.



Ampliamento del Terminal Intermodale di Vado Ligure

Ambito di intervento	Accessibilità terrestre
Zona	Retroporto di Vado Ligure
Valore complessivo dell'opera	20.000.000 €
Stato di avanzamento	Lavori in corso
Anno di completamento	2025
Impatti generati	Diminuzione impatto ambientale, aumento quota traffico ferroviario

L'intervento prevede il potenziamento del terminal intermodale situato nel retroporto di Vado, che costituisce l'interfaccia mare/ferro del nuovo terminal container e più in generale dell'intero porto di Vado Ligure.

In particolare, sarà realizzato lo sbancamento del versante a monte, allo scopo di ampliare l'area operativa del terminal, per garantire spazi sufficienti ai movimenti dei mezzi di carico e scarico e per lo stoccaggio temporaneo dei contenitori in/out. Inoltre, sarà posato un quarto binario per aumentare la capacità ferroviaria e sarà

realizzata la predisposizione dell'automazione degli impianti ferroviari.

Verranno create le vie di corsa per l'installazione di gru a portale, sarà realizzata una pavimentazione rinforzata idonea a sopportare i carichi dei mezzi e sarà integrato l'impianto di illuminazione per garantire la copertura delle nuove aree.

Infine, sarà realizzata anche la risistemazione della viabilità di accesso alla porzione di ponente del porto, che dovrà essere ricollocata a seguito dello sbancamento.





4.4.3. Interventi per il territorio

Il contesto profondamente inurbato che caratterizza le realtà portuali di Genova e Savona influisce in maniera non indifferente sulle condizioni operative delle attività portuali e, di conseguenza, sulla competitività del cluster. Al tempo stesso, la prossimità al centro urbano comporta la necessità di dedicare grande attenzione all'organizzazione e alla destinazione delle aree del demanio marittimo.

La realizzazione di piani di sviluppo – e dunque di investimenti – realmente sostenibili necessita infatti di essere sviluppata in una logica di convivenza di funzioni produttive ed urbane. Una simile interpretazione implica una visione allargata del “progetto” portuale, motore di sviluppo economico e sociale, nel rispetto degli equilibri del territorio.

Questa prospettiva contraddistingue la visione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che definisce obiettivi e strategie di sviluppo in una dimensione che travalica i confini portuali, attraverso una complessiva ricostruzione dell'assetto territoriale (lato mare e lato terra) e la connessa individuazione delle criticità/esigenze di sviluppo.

Tali obiettivi sono il frutto della volontà partecipativa e della condivisione degli intenti che costituiscono, a monte del processo, un elemento fondamentale nella strategia di governance di AdSPMLO. Sin dalle prime fasi di elaborazione del DPSS, infatti, sono stati determinanti i pareri dei Comuni interessati dalle attività portuali del cluster (Bergeggi, Vado Ligure, Quiliano, Savona, Albissola Marina, Albisola Superiore e Genova) ed in parallelo è stato realizzato un percorso di ascolto per raccogliere le esigenze delle diverse categorie di stakeholder. Da tali incontri sono emerse le criticità e complessità del contesto portuale-urbano del sistema, sulla cui base sono state individuate le strategie e le azioni per raggiungere obiettivi di sviluppo condivisi.

La stretta vicinanza tra porti e città pone vincoli alla pianificazione, ma crea anche occasioni di sviluppo sinergico tra funzioni urbane e logistiche.

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale è lo strumento con cui AdSPMLO definisce le linee di sviluppo in maniera condivisa con gli stakeholder.

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema delimita le aree portuali e quelle di interazione porto-città e individua i contesti che per le loro peculiarità necessitano di strumenti di co-pianificazione tra porto e città, per superare la concezione dicotomica di città e porto che ha spesso caratterizzato le esperienze di sviluppo del passato e valorizzando invece le possibili sinergie tra le due realtà.

Il DPSS indica inoltre le linee di indirizzo per la redazione dei Piani Regolatori Portuali per i porti di Genova e Savona, nella consapevolezza che per essere realmente efficaci tali piani dovranno essere costruiti sulle esigenze dei vari stakeholder:

- dal punto di vista operativo (portatori di interesse portuali);
- dal punto di vista dello sviluppo strategico e sostenibile di area vasta (Regione Liguria per visione di insieme e coerente di Sistema Portuale e territorio);
- dal punto di vista della convivenza porto/città (Comuni e Municipi).

In questo contesto assume centrale importanza anche il tema del paesaggio, inteso come sistema di relazioni visive e panoramiche che caratterizzano il territorio nel suo complesso, che già oggi viene considerato come elemento costituente della progettazione.

A fianco degli aspetti prettamente operativi, il DPSS guarda ai temi del paesaggio, della godibilità del waterfront, della fruibilità delle aree portuali non operative, della protezione del litorale e della viabilità tra porto e città.

In particolare, la godibilità del waterfront e l'accessibilità e la fruibilità delle strutture portuali non più operative rappresentano eccezionali occasioni per lo sviluppo delle città portuali, e costituiscono elementi di competitività del sistema, i cui effetti positivi si riverberano oltre il cluster, investendo la più ampia comunità cittadina.

Inoltre, a partire dalla pianificazione, sino alle fasi di programmazione e progettazione, AdSP valorizza gli effetti socioeconomici per il sistema portuale e per la comunità locale e la mitigazione degli impatti dell'attività portuale sul contesto cittadino.

In tale ottica, ad esempio, gli interventi sulla viabilità sono progettati e realizzati per rendere il ciclo del trasporto più fluido, al fine di ridurre la congestione su strada e a favorire l'intermodalità. Quest'ultimo aspetto, in particolare, ha a che vedere con il miglioramento della fruibilità delle infrastrutture stradali da parte della comunità locale.

Anche lo sviluppo e il perfezionamento dei sistemi di digitalizzazione nella gestione dei principali processi della catena logistico-portuale hanno, tra gli obiettivi, quello di una maggiore sostenibilità ambientale, attraverso l'ottimizzazione dei flussi logistici e l'eliminazione dei supporti materiali.

Le schede seguenti hanno l'obiettivo di presentare i principali interventi realizzati e in corso di realizzazione da parte di AdSP. Si descriveranno, pertanto, i progetti suddivisi in base all'appartenenza al Piano di sviluppo ordinario o al Programma straordinario.



Intervento strutturale a difesa della costa di Vado Ligure

Ambito di intervento	Sicurezza del territorio
Zona	Vado Ligure
Valore complessivo dell'opera	1.093.000 €
Stato di avanzamento	Concluso
Impatti generati	Protezione del litorale e delle aree costiere dalle mareggiate

Interventi strutturali destinati alla difesa della costa di Vado Ligure al fine di consentire il mantenimento nel tempo delle dimensioni delle spiagge e limitare i fenomeni erosivi, con conseguenti benefici per le opere urbane e le infrastrutture adiacenti la costa e per la sicurezza delle persone in occasione delle mareggiate.



Messa in sicurezza del Terrapieno Margonara

Ambito di intervento	Sicurezza del territorio
Zona	Porto di Savona
Valore complessivo dell'opera	500.000 €
Stato di avanzamento	In corso
Impatti generati	Protezione del litorale e delle aree costiere dalle mareggiate

L'intervento ha per oggetto il ripristino delle condizioni di sicurezza delle aree pubbliche, situate all'estremità del tratto costiero del bacino portuale di Savona nel Comune di Albissola Marina e utilizzate come parcheggio.

I lavori prevedono una revisione della forma e della struttura del versante dell'opera di protezione basale, per migliorare la difesa in caso di mareggiata.



Deviazione delle tubazioni energetiche nei pressi del Torrente Segno

Ambito di intervento	Sicurezza del territorio
Zona	Vado Ligure
Valore complessivo dell'opera	7.000.000 €
Stato di avanzamento	Progettazione definitiva
Anno di completamento	2025
Impatti generati	Messa in sicurezza idrogeologica, diminuzione impatto ambientale

L'intervento di messa in sicurezza del torrente Segno è tra le opere di mitigazione ambientale correlate alla realizzazione della piattaforma di Vado Ligure.

Propedeutica all'intervento è la ricollocazione delle tubazioni dei prodotti energetici di Esso Italiana e Alkion, su un tracciato non interferente con il corso fluviale.



Messa in sicurezza del Torrente Segno

Ambito di intervento	Sicurezza del territorio
Zona	Porto di Savona
Valore complessivo dell'opera	15.000.000 €
Stato di avanzamento	Progettazione definitiva
Anno di completamento	2022
Impatti generati	Messa in sicurezza idrogeologica, aumento della sicurezza urbana

L'intervento consiste nella messa in sicurezza del tratto terminale del Torrente Segno al fine di ridurre il rischio di esondazione per il centro abitato di Vado Ligure in occasione dei fenomeni di piena.

Si prevede la demolizione delle opere interferenti con il deflusso della corrente (es. impianti dismessi); la realiz-

zazione di nuovi muri d'argine su entrambe le sponde; la riprofilatura del letto fluviale e altri lavori finalizzati alla messa in sicurezza del torrente, nonché la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale non interferente con l'alveo.



Realizzazione di fabbricati a fruizione pubblica presso la spiaggia libera di Zinola

Ambito di intervento	Riqualificazione urbana
Zona	Zinola (Savona)
Valore complessivo dell'opera	900.000 €
Stato di avanzamento	Concluso
Impatti generati	Miglioramento fruibilità spiagge

L'opera ha per oggetto la realizzazione di due fabbricati in legno a uso pubblico posti a servizio della spiaggia. La struttura ospiterà un bar, una sala destinata ad uso ricreativo, spogliatoi e servizi igienici.

L'intervento fa parte di un più ampio progetto di riqualificazione del tessuto urbano fronte-mare di Savona e Vado Ligure.



Interventi di realizzazione e potenziamento della pesca professionale a Calata Sbarbaro

Ambito di intervento	Riqualificazione urbana
Zona	Porto di Savona
Valore complessivo dell'opera	350.000 €
Stato di avanzamento	In corso
Anno di completamento	2022
Impatti generati	Miglioramento strutture pesca professionistica, miglioramento compatibilità pesca/funzioni urbane

Il progetto comprende una serie di interventi finalizzati alla riqualifica della vecchia Darsena del Porto di Savona attraverso la riorganizzazione della banchina di Calata Sbarbaro, utilizzata come accosto e deposito dai pescatori professionisti.

L'intervento prevede l'installazione di contenitori modulari destinati a contenere i materiali per la pesca senza ridurre la fruibilità della zona da parte del pubblico.



Nuova viabilità comunale retroportuale

Ambito di intervento	Viabilità urbana
Zona	Retroporto di Vado Ligure
Valore complessivo dell'opera	20.000.000 €
Stato di avanzamento	In corso
Anno di completamento	2023
Impatti generati	Ottimizzazione dei flussi traffico nelle aree limitrofe al Porto di Vado Ligure

Il progetto prevede il potenziamento della strada urbana adiacente al “Molo 8.44” per migliorare la viabilità e bypassare il passaggio a livello sul raccordo ferroviario portuale.

Al termine della riorganizzazione delle aree retroportuali è prevista la realizzazione di una nuova viabilità cittadina di collegamento tra la SS. Aurelia e la valle di Vado, sostitutiva dell'attuale tracciato provvisorio di Via Trieste. Il tronco residuale di quest'ultima verrà innestato, in prossimità dell'Aurelia, in una nuova strada localizzata su aree al di fuori del contesto abitativo.

L'obiettivo è quello di ripristinare e rendere più rapido ed efficace il collegamento tra la viabilità urbana, l'ingresso del porto di Vado Ligure e le principali direttrici locali/nazionali e allo stesso tempo risolvere il nodo tra l'originario tracciato di Via Trieste e la linea ferroviaria portuale, eliminando l'attuale passaggio a livello.

Inoltre, sono stati recentemente consegnati i lavori per la riqualificazione della strada a scorrimento veloce Savona-Vado Ligure (importo di 11 mln €) che dureranno circa 20 mesi, senza necessità di interruzioni della circolazione.

L'intervento è fondamentale per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura e presenta diversi profili di sostenibilità, determinati dall'utilizzo di materiale fonoassorbente e dalla deviazione del traffico pesante al di fuori della città di Vado, riducendo in maniera significativa l'impatto del traffico portuale sul contesto esterno.



Protezione della passeggiata di Voltri

Ambito di intervento	Sicurezza del territorio
Zona	Voltri (Genova)
Valore complessivo dell'opera	400.000 €
Stato di avanzamento	Concluso
Impatti generati	Protezione del litorale e delle aree costiere dalle mareggiate

L'opera fa parte di un più ampio progetto, condotto in sinergia con il Comune di Genova, che, insieme al ripascimento strutturale, ha il fine scongiurare gli impatti delle mareggiate e i danni procurati dal maltempo sulla passeggiata che va da Voltri ad Arenzano. Nello specifico, la parte di intervento di protezione ha previsto la realizzazione di una barriera di scogli lungo la sponda destra del Torrente Leira e l'aumento della profondità della spiaggia, al fine di arginare le onde prima che possano raggiungere l'area pedonale.

Per il futuro, l'Autorità di Sistema Portuale è già in azione per ulteriori interventi.

Riqualificazione del litorale di Multedo: l'area si presenta piuttosto degradata, sia dal punto di vista dell'utilizzo degli spazi, sia per l'organizzazione dell'accessibilità. Ad oggi è prevalentemente occupata da attività legate alla pesca e alle attività sportive, ma sono presenti anche attività produttive non compatibili con il litorale.





4.5. Iniziative di sviluppo e innovazione

L'innovazione tecnologica è uno strumento chiave per migliorare l'efficienza del porto ma anche per migliorarne la sostenibilità.

L'evoluzione dei porti verso modelli di sostenibilità, digitalizzazione e resilienza secondo le priorità fissate a livello nazionale ed europeo, passa per una robusta iniezione di innovazione tecnologica, che può poggiare anche sul sostegno dei programmi di finanziamento comunitari.

L'innovazione ha un ruolo fondamentale per la transizione ecologica dei porti, ad esempio per il più ampio sfruttamento delle fonti rinnovabili, la gestione ottimale dell'energia e l'utilizzo di carburanti a basso rilascio di emissioni. Delle iniziative intraprese da AdSPMLO in questa direzione si tratterà estensivamente nel capitolo della Sostenibilità Ambientale.

Un'altra essenziale componente di innovazione riguarda lo sviluppo dei sistemi di gestione digitale dei processi della catena logistico-portuale, per semplificare gli scambi documentali correlati al transito di merci e passeggeri, in modo da snellire le procedure amministrative e rendere più efficiente il flusso di informazioni e dunque anche quello dei traffici. Il recupero di efficienza si traduce anche nel miglioramento della sostenibilità ambientale, grazie alla possibilità di ottimizzazione l'impiego delle risorse e di ridurre i consumi.

AdSPMLO pone grande attenzione anche all'innovazione delle componenti “hardware” della filiera, come l'automazione dei gate dei terminal e dei varchi portuali, per velocizzare le operazioni di controllo e rendere più fluido e sicuro il transito delle merci, su gomma e su ferro.

4.5.1. Innovazione tecnologica, automazione e digitalizzazione

I Ports of Genoa si integrano con le reti logistiche globali sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico, grazie a sistemi IT che facilitano lo scambio di informazioni tra gli attori della filiera e rendono più efficiente il flusso delle merci tra porto e hinterland, secondo gli indirizzi del Piano Nazionale della Portualità e della Logistica.

Il Port Community System di Genova E-PORT è una piattaforma digitale che integra e rende interoperabili i sistemi IT degli attori della catena di trasporto e logistica: dalle Amministrazioni Pubbliche (Guardia Costiera, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza) e operatori privati (spedizionieri, agenti marittimi, terminal portuali e autotrasportatori). Complessivamente la piattaforma coinvolge 20.000 utenti ed oltre 1.500 aziende, gestendo più di 15 milioni di documenti di import/export all'anno. Attraverso la condivisione delle informazioni, il sistema permette di semplificare le procedure, riducendo al minimo i transit time della merce ed i costi correlati.

I Port Community System consentono lo scambio di dati e informazioni fra tutti gli attori della catena di trasporto.

Il Port Community System di Savona e Vado Ligure PCS SAVONA è una piattaforma informatica neutrale ed aperta, disponibile su cloud computing e fruibile anche da dispositivi mobili, finalizzata allo scambio delle informazioni inerenti i processi sul nodo logistico portuale di Savona e Vado Ligure, tra tutti gli operatori pubblici e privati (B2A) e tra utenti privati (B2B).

Per il rilancio della competitività degli scali, nel 2020 Agenzia delle Dogane e AdSPM-LO hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per sviluppare l'interoperabilità fra i sistemi informatici doganali e portuali e la digitalizzazione delle procedure di import/export, allo scopo di ridurre i tempi del processo di sdoganamento ed aumentarne, al contempo, il livello di sicurezza.

Fondamentale la collaborazione fra AdSPMLO e Agenzia delle Dogane per integrare i servizi IT velocizzando le procedure e facilitando l'operatività portuale.

Questa evoluzione integra i servizi già operativi, come lo sdoganamento a mare (preclearing) e il fast corridor doganale, con l'obiettivo di ridurre sensibilmente il tempo di stazionamento delle merci in ambito portuale (dwell-time) e liberare più rapidamente le stesse aree, spesso congestionate.

Tra le principali iniziative di AdSPMLO:

- sviluppo di nuove funzionalità del PCS dedicate all'autotrasporto, per la condivisione anticipata delle informazioni sul ritiro e consegna della merce, tramite la nuova app e-Port Viaggi Autotrasporto. La procedura, totalmente paperless, riduce i tempi di attesa e consente il passaggio senza stop ai varchi portuali ed ai gate automatizzati dei terminal.
- Digitalizzazione e automazione degli aspetti doganali e di security in entrata/uscita dal porto su gomma. Sono stati attivati i servizi di interscambio tra il PCS ed i sistemi doganali per il controllo dei flussi ai varchi portuali e ai gate dei terminal.
- Aggiornamento e reingegnerizzazione del Sistema di Controllo Accessi per la gestione dell'Anagrafica Portuale e per l'emissione dei permessi di accesso al Porto di Genova, in linea con la PLN. Realizzata un'app su tablet a supporto dei controlli di security ai varchi.
- Avvio del modulo rail del PCS, che mette in comunicazione le piattaforme digitali di tutti i soggetti coinvolti nella gestione del servizio di trasporto ferroviario tra porti e destinazioni interne.
- Digitalizzazione della fase doganale del trasporto ferroviario (in linea con il progetto I-Rail di Agenzia delle Dogane), per sviluppare interoperabilità e automazione riguardo le fasi di import/export su treno.
- Attivazione sul PCS delle nuove procedure doganali del sistema AIDA, per i porti di Genova e Savona.

Gli ultimi sviluppi riguardano l'automazione dei controlli ai varchi, la nuova app per l'autotrasporto per l'accesso al porto e la digitalizzazione dei processi relativi al trasporto ferroviario.

Inoltre, è in corso il potenziamento tecnologico di varchi portuali e gate stradali e ferroviari dei terminal in una logica di automazione, che permetta il dialogo tra le piattaforme digitali portuali e doganali e le infrastrutture di accesso, permettendo di rendere più efficiente il livello di servizio sia per gli aspetti operativi e doganali, sia per quelli di security portuale.

In prospettiva evolutiva, i paradigmi sui quali misurare la capacità di innovazione dello scalo portuale sono trasparenza, tracciabilità, sicurezza ed accessibilità in tempo reale dei dati. Attraverso l'uso delle nuove tecnologie di Big Data Management, la sfida è estendere l'integrazione digitale del porto lungo la catena logistica della merce, risalendo sino ai "final customer".

L'obiettivo è realizzare un nuovo modello di networking secondo il paradigma dell'Industria 4.0, fondato sull'organizzazione e sull'innovazione, in termini di tecnologie e infrastrutture, in grado di raccogliere e condividere dati, rendendoli leggibili, affinché tutti i soggetti interessati, ed in particolare le imprese, possano trarne valore aggiunto e si possa meglio governare tutti gli aspetti della supply chain.

La Piattaforma Logistica Nazionale, che ospita i Port Community System dei Ports of Genoa, rappresenta l'ideale "piattaforma digitale" per realizzare questo network.

FOCUS: Il sistema di varchi del porto di Vado Ligure

Il porto di Vado Ligure presenta un elevato livello di automazione, sia dal punto di vista della tecnologia di movimentazione dei container che delle procedure informatiche a supporto del ciclo intermodale di trasporto.

I varchi stradali e ferroviari di accesso alle aree portuali sono attrezzati con telecamere OCR (Optical Character Recognition) ed altri sensori per la lettura delle targhe, dei codici dei carri, di quelli dei container e di ogni altra informazione utile ai processi doganali e portuali.

Le informazioni rilevate ai varchi, integrate con quelle provenienti dai terminal operating system e dal PCSO/PLN, sono elaborate dal sistema Port Gate Operating System (PGOS), che opera in cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA.

I camion in arrivo al porto prima dell'ingresso nelle aree portuali devono richiedere un codice di prenotazione. Il codice viene rilevato durante il transito nelle corsie di accesso, che contestualmente consentono l'identificazione del conducente ed il controllo del mezzo e del carico trasportato (codice IMO, sigillo ecc.).

Ogni pista di accesso è dotata di un totem che consente di interagire da remoto con l'autista sia nell'ambito di procedure standard quali la richiesta di dati (codice pin di ingresso, documenti, ...) sia nel caso in cui sia necessaria l'interazione audio/-video con l'Help Desk.

Anche il traffico ferroviario in arrivo e partenza dal porto di Vado Ligure viene controllato in maniera automatica grazie ad un portale attrezzato con dispositivi ottici in grado di rilevare i dati di container e carri al transito del convoglio (l'impianto è stato realizzato nell'ambito del progetto europeo Vamp Up).

FOCUS: lo Sportello Unico Amministrativo

L'azione di semplificazione non coinvolge solo l'operatività portuale ma tutti i procedimenti amministrativi di AdSPMLO. Tra le iniziative più innovative, l'attivazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA), secondo l'art. 15 bis della L. 84/1994, per facilitare il dialogo tra gli stakeholder e AdSPMLO.

Grazie al SUA sarà possibile "coordinare tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche svolgendo funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto".

Lo "SUA" è dunque lo strumento organizzativo (processi/procedure) e tecnologico (sistemi a supporto hardware) attraverso il quale l'ADSP adempie al proprio mandato istituzionale ed esercita la propria amministrazione verso gli utenti portuali. L'obiettivo principale dell'adozione di tale strumento è l'incremento delle performance dello scalo attraverso l'offerta di servizi di qualità.

L'ecosistema applicativo "SUA" deve essere allineato alle regole tecniche del Sistema Pubblico di Connettività e Cooperazione di cui all'art. 73 del CAD. Tale riferimento si basa sul concetto di federabilità dei sistemi, ossia, la funzione che ne garantisca, al contempo, autonomia ed interoperabilità.

Lo sviluppo architetturale e organizzativo del Sistema Pubblico di Connettività deve, quindi, tenere conto della salvaguardia del patrimonio informativo di ciascun soggetto aderente, nel rispetto del Regolamento UE GDPR (676/2016).

Ciò significa, attivare servizi di interoperabilità e cooperazione applicativa con i sistemi delle altre PA ed i sistemi degli utenti portuali, per garantire a cittadini ed imprese i diritti di cittadinanza digitale e la transizione alla modalità operativa digitale, conseguendo così efficacia, economicità e trasparenza.

4.5.2. Progetti cofinanziati dall'Unione Europea

Le strategie di sviluppo dell'Unione Europea per il settennato (2021-2027) puntano a realizzare un'Europa sostenibile, digitale e resiliente. Attraverso la nuova programmazione l'UE vuole dare supporto agli Stati membri per uscire dalla recessione e per riprendere un percorso di sviluppo economico, facilitando gli investimenti privati e la competitività delle imprese secondo un modello economico più resiliente e sostenibile nel tempo.

Al Green New Deal del 2019, che pone l'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione entro il 2050, si sono così affiancati gli strumenti del Recovery Fund, per il sostegno ai Paesi più colpiti dalla pandemia.

Sono molteplici i settori di intervento della nuova programmazione europea che coinvolgono gli scali marittimi: per accedere alle nuove opportunità, AdSPMLO potrà mettere a frutto la lunga esperienza nella partecipazione ai programmi comunitari.

Nel settennato 2014 – 2020 AdSP ha infatti sviluppato diversi progetti cofinanziati, che hanno dato impulso all'attività dell'Ente secondo gli indirizzi della politica

Un forte stimolo e sostegno all'innovazione viene dai Programmi UE, cui AdSPMLO partecipa da anni con progetti di sviluppo infrastrutturale e tecnologico.

europea dei trasporti. Tra questi sono di particolare rilievo i progetti VAMP-Up e INES, finanziati dal programma Connecting Europe Facility, ed il progetto Rumble, sviluppato nell'ambito del programma Interreg.



Il Programma Connecting Europe Facility è il principale strumento comunitario per il potenziamento delle reti TEN-T.

AdSPMLO ha recentemente completato i progetti Vamp Up e INES e sta sviluppando le azioni E-Bridge e RENEW4GE.

Programma Connecting Europe Facility

“Vamp Up - Vado Multimodal Platform intermodal connections optimization and Upgrading”

Vamp Up ha riguardato studi e lavori per migliorare le connessioni del nodo di Vado Ligure alla rete di trasporto e la sua integrazione con il corridoio Rhine-Alpine. Il progetto si è chiuso il 31 ottobre 2020 con il raggiungimento di tutti gli obiettivi prefissati.

Tra gli interventi realizzati: la viabilità in sovrappasso fra le nuove strutture del porto di Vado e il terminal ferroviario retrostante, a sua volta potenziato. Lungo il raccordo ferroviario portuale è stato installato un portale per la rilevazione automatica dei dati di carri e container in transito, poi trasferiti al modulo ferroviario del Port Community System, sviluppato attraverso il progetto sinergico E-Bridge.

“INES - Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa”

Il progetto ha visto la realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine del terminal portuale di Pra'-Voltri, quale misura di mitigazione per ridurre le emissioni inquinanti ed acustiche prodotte dalle navi all'ormeggio. L'impianto contribuisce anche a rendere il porto compliant rispetto ai contenuti della Direttiva Europea sui combustibili alternativi (Direttiva UE 94/2014).

“E-BRIDGE”

È un progetto promosso da MIMS, AdSP e UIRNET (oggi digITAllog) in collaborazione con RFI, per rispondere alla situazione emergenziale venutasi a creare nella città e nel porto di Genova a seguito del crollo del Ponte Morandi (2018), offrendo una misura correttiva di tipo immateriale ed infrastrutturale per ovviare ad una carenza infrastrutturale, con riflessi immediati sul decongestionamento, in termini di traffico merci, dell'area portuale e delle aree urbane e regionali che insistono sul porto.

“RENEW4GE”

È il progetto di più recente attivazione (Novembre 2021) e riguarda la progettazione di opere di ultimo miglio ferroviario (Galleria Molo Nuovo, Parco Fuori Mura, parco Rugna) e marittimo (nuova Torre piloti) nel porto di Genova.

L'Azione ha come obiettivo principale il superamento dei principali colli di bottiglia ferroviari del bacino di Sampierdarena (come la linea non elettrificata e la limitata lunghezza dei parchi ferroviari) e si inserisce nel più ampio contesto strategico di valenza nazionale ed europea per il completamento del corridoio europeo Reno-Alpi sul versante ligure.

L'Azione risponde anche all'esigenza di elevare la sicurezza delle manovre delle navi in porto, grazie alla costruzione della nuova torre piloti, dotata dei più avanzati sistemi tecnologici ed informatici.

Programma Interreg Italia/Francia Marittimo**“RUMBLE”**

Il progetto è centrato sul monitoraggio, la misurazione e la modellizzazione degli impatti sonori delle attività portuali ante e post opere di mitigazione (elettrificazioni e duna di Pra') e si inserisce nel quadro delle iniziative che AdSPMLO ha avviato sul fronte della mitigazione del rumore, in collaborazione con altre Amministrazioni cittadine e con gli operatori portuali.

“GNL FACILE”

Il progetto, ormai completato, ha supportato i porti partner nella definizione delle priorità e nella verifica delle soluzioni di piccola scala per il rifornimento di GNL, in ottemperanza agli obblighi comunitari e agli obiettivi di efficienza energetica. Grazie al progetto il porto di Genova si è dotato di un impianto mobile per il rifornimento di Gas Naturale Liquefatto ai mezzi pesanti che operano all'interno dello scalo e in prospettiva alle imbarcazioni di servizio.

Il Programma Interreg punta allo sviluppo dei territori transfrontalieri focalizzandosi sulla soluzione di tematiche condivise. AdSPMLO ha partecipato ai progetti Rumble e GNL Facile.

Il programma Horizon 2020 guarda alla ricerca tecnologica e vede AdSPMLO attivo nel progetto Engimmonia per la sperimentazione dell'ammoniaca come carburante navale.

Programma Horizon2020

“ENGIMMONIA”

Il progetto verte sulla sperimentazione in campo navale e portuale dell'alimentazione di navi con ammoniaca, è stato avviato a metà 2021 ed avrà durata di 48 mesi, con un budget di 9,5 milioni di euro.

Engimmonia è coordinato da RINA e vede la partecipazione di partner di vari paesi dell'UE: Italia, Spagna, Grecia, Svezia, Danimarca, Germania, Cipro. Tra i partner italiani, oltre a RINA ed AdSPMLO, figurano il Politecnico di Milano, CNR, UniGE e Seastema.

Prospettive per la nuova programmazione

Nell'ambito del bando CEF-T-2021-COREGEN, AdSP ha presentato la proposta “MIRAGE”, per il cofinanziamento di studi e opere in ambito portuale, individuate all'interno del programma ordinario e straordinario del porto, che mirano al rafforzamento della sicurezza della navigazione, garantire la piena funzionalità delle infrastrutture portuali, nonché all'ottimizzazione della navigazione (studi per la costruzione della nuova diga di Genova e per la realizzazione di opere di dragaggio).



Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione: Disclosure 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito, Disclosure 201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo, Disclosure 203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati, Disclosure 203-2 Impatti economici indiretti significativi.

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



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale