

Relazione Annuale

2020

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

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

Approvata nella seduta di
Comitato di Gestione
del 29 giugno 2021

Indice

Indice	2
1. Aspetti Organizzativi.....	3
2. Attività operativa, di pianificazione e sviluppo	9
3. Attività svolte in ambito portuale.....	37
4. Manutenzione delle opere portuali - opere di grande infrastrutturazione.....	47
5. Gestione del demanio.....	53
6. Tasse portuali	61

La presente Relazione Annuale, riferita all'anno 2020, è redatta secondo lo schema e l'indice trasmessa dal Ministero Vigilante con nota Prot. 10460 dell'aprile 2021.

1. Aspetti Organizzativi

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

Nel corso del 2020 è proseguito il consolidamento dell'assetto organizzativo dell'Ente, precedentemente definito con decreto n. 1889/2017. In particolare, nel corso dell'anno, la struttura organizzativa dell'Ente ha subito significative modifiche:

- con il decreto n. 353 del 31 marzo 2020, è stata ridefinita la struttura organizzativa della Direzione Organizzazione e Affari Generali, ora Direzione Affari Generali, Gare e Patrimonio; i Servizi Direzione del Personale ed Economato e Sistemi Informativi, Telematica e Sistema di Gestione, sono stati posti in staff al Segretario Generale, con le rispettive denominazioni di Staff Personale e Organizzazione e Staff Porto Digitale, Business Intelligence e Transizione al Digitale;
- con il decreto n. 524 del 20 maggio 2020, è stato creato l'Ufficio di Gabinetto, che coordina la Segreteria del Presidente e supporta le attività della Presidenza;
- con il decreto n. 815 del 31 luglio 2020, sono state ridefinite l'organizzazione dello Staff Governance Demaniale; Piani d'Impresa e Società Partecipate, ora Direzione, nonché alcune funzioni della Direzione Tecnica e Ambiente.
- con il decreto n. 834 del 5 agosto 2020, è stata creata la struttura Staff Programma Straordinario, posta in staff al Presidente e alla quale confluisce il personale già in forza alla Struttura c.d. "Decreto Genova";
- con il decreto n. 1085 del 15 ottobre 2020, è stata istituita l'Unità Speciale Gare e Contratti per Lavori, Servizi e Forniture Programma Straordinario, inserita all'interno del sopra citato Staff Programma Straordinario.

Dal punto di vista delle risorse umane impiegate, l'anno 2020 è stato caratterizzato dalla stabilizzazione delle n. 11 risorse assunte nell'anno 2019 per fare fronte all'emergenza conseguente al crollo del ponte Morandi, secondo quanto stabilito dall'art. 2 comma 3bis del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018 n. 130 recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze". A completare il quadro delle assunzioni a tempo indeterminato dell'anno, sono stati attivati n. 8 contratti di lavoro, di cui uno per categoria protetta ex art. 1 della Legge 68/1999.

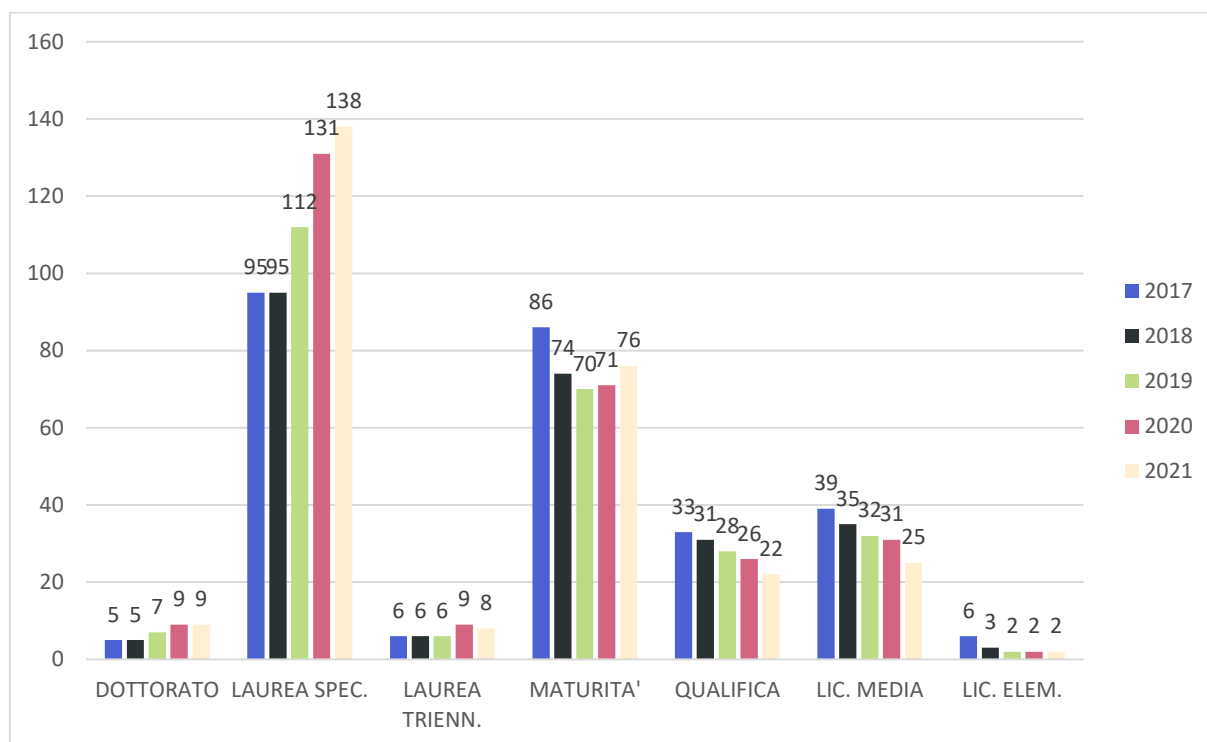
La consistenza del personale al 31 dicembre 2020 risulta pari a 272 unità. A questi si aggiungono un dirigente in comando da Regione Liguria oltre a n. 5 risorse fuori dotazione organica, di cui un dirigente assunto ai sensi del comma 6 dell'art. 19 del D.Lgs. 165/2001, a cui è affidata la struttura Nucleo RUP dello Staff Programma Straordinario per un periodo di 36 mesi, e n. 4 risorse in sostituzione di lavoratore assente con diritto alla conservazione del posto. Nel conteggio è compreso anche il Segretario Generale, dirigente dell'Ente in aspettativa.

Rispetto all'anno precedente, la situazione fotografata al 31 dicembre 2020 riporta un aumento di n. 3 unità, nonostante le numerose assunzioni attuate dall'Ente. È infatti proseguito il processo di turn over iniziato negli ultimi anni, che ha registrato n. 8 cessazioni per pensionamento, n. 1 cessazione per licenziamento (risorsa già in distacco presso altra AdSP) e n. 1 cessazione per scadenza del contratto di lavoro a tempo determinato.

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

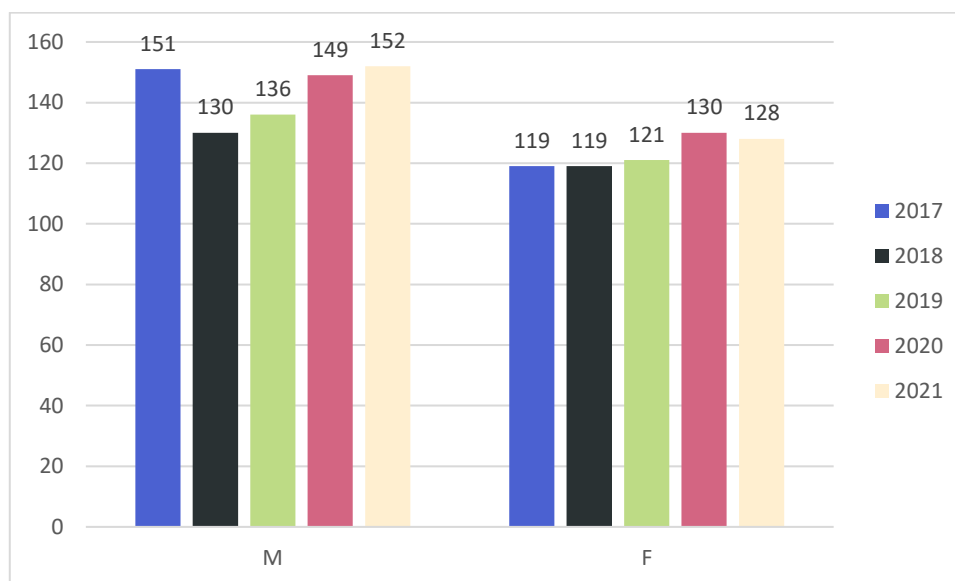
A questo proposito, nella tabella sottostante si può verificare la preponderanza del personale laureato. In particolare, è in aumento l'andamento dei laureati quinquennali e dei dottori di ricerca nell'organico dell'Ente.

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



Anche da punto di vista della parità di genere, l'Ente si attesta su livelli di complessivo equilibrio, rappresentando un esempio virtuoso rispetto alla media nazionale e in particolare rispetto al cluster marittimo-portuale. Specialmente a livello di ruoli organizzativi, sia dirigenziali (n. 10 donne e n. 10 uomini) sia di Responsabili di Ufficio (n. 26 donne e n. 22 uomini) la parità di genere è concretamente realizzata nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Grafico 1.1.2. - Ripartizione dei dipendenti AdSP per genere (dati al 1° gennaio 2021)



Per quanto concerne la copertura dell'organico al 31 dicembre 2020, la stessa è riprodotta nel seguente prospetto, che riassume lo scenario occupazionale dell'Ente.

Tabella 1.1.1. - Organico AdSP al 31 dicembre 2020

POSIZIONI	DOTAZIONE ORGANICA APPROVATA	COPERTURA EFFETTIVA DELL'ORGANICO
DIRIGENTI	19	18
QUADRI	71	65
IMPIEGATI	192	189
OPERAI	-	-
TOTALI	282	272

Il 2020 è stato l'anno dell'emergenza sanitaria relativa alla diffusione del SARS-CoV-2. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha adottato le prime disposizioni organizzative per il contenimento del contagio tra i propri dipendenti a partire dal 25 febbraio 2020, sospendendo tutte le manifestazioni pubbliche presso le sedi dell'Ente, limitando al minimo le trasferte e individuando lo strumento della videoconferenza come modalità preferenziale per lo svolgimento delle riunioni. A stretto giro, il 1° marzo 2020, tali disposizioni sono state integrate con l'estensione a

tutti i dipendenti richiedenti della modalità di lavoro agile, in deroga all'art. 4 del vigente Regolamento dell'Ente in materia e quindi senza necessità di stipulare accordo individuale. Già il 9 marzo 2020 l'Amministrazione, in considerazione dell'acuirsi della crisi sanitaria, ha quindi prescritto la modalità di lavoro agile a tutto il personale, con eccezione dei lavoratori impiegati in attività di controllo del territorio, safety e security.

Dal 10 marzo 2020, per effetto dell'organizzazione regolamentare e logistica già predisposte per favorire il lavoro agile "ordinario", circa il 90% del personale dell'Ente era al lavoro, da remoto, pienamente operativo e senza particolari disagi nell'erogazione dei servizi né nello svolgimento delle attività, ordinarie e straordinarie. Il risultato è stato reso possibile dalla politica di dotazione al personale di pc portatili con docking station e allestimento di collegamenti VPN per l'accesso da remoto a tutti i sistemi aziendali, avviata già prima della pandemia nell'ambito dei programmi di digitalizzazione dell'Ente.

La modalità di lavoro agile "emergenziale" è stata quindi, di volta in volta e senza particolari modifiche organizzative, prorogata in base alle disposizioni nel tempo emanate dal Governo.

Il 16 marzo 2020 (decreto n. 290 in pari data) è stato approvato il "Protocollo di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nell'AdSP del Mar Ligure Occidentale - fase 1", con il quale sono state emanate le disposizioni da adottare per contenere efficacemente la diffusione del Covid 19 sul luogo di lavoro, che è stato poi modificato il 30 aprile 2020 (decreto n. 473 in pari data), per gli adeguamenti della c.d. "Fase 2", prevedendo un graduale rientro del personale in presenza, pur rimanendo in vigore, quale modalità ordinaria di lavoro, le disposizioni relative al lavoro agile emergenziale. Da ultimo, il 21 luglio 2020 (decreto n. 771 in pari data), è stato approvato un ulteriore aggiornamento del Protocollo di contenimento della diffusione del Covid, in base alle più recenti indicazioni delle autorità sanitarie, ministeriali e INAIL.

La seconda metà dell'anno è stata quindi caratterizzata da un parziale rientro del personale, con appositi piani organizzativi di presenza a rotazione nei singoli uffici, alternando il lavoro in sede al lavoro in modalità agile in tutti i settori che, per tipologia di attività, garantissero il buon andamento delle pratiche assegnate e un ottimale livello di efficacia ed efficienza.

1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale

Tabella 1.2.1. - Pianta organica AdSP al 31/12/2020

POSIZIONI	DOTAZIONE ORGANICA APPROVATA	COPERTURA EFFETTIVA DELL'ORGANICO	COSTO ANNUO (€)
DIRIGENTI	19	18	3.905.416,84
QUADRI	71	65	6.374.562,25
IMPIEGATI	192	189	11.730.624,43
OPERAI	-	-	-
TOTALI	282	272	22.010.603,52

POSIZIONI	PERSONALE IN COMANDO	COSTO
DIRIGENTI	1	207.500,00
TOTALI	1	207.500,00

PERSONALE A TEMPO DETERMINATO FUORI DOTAZIONE ORGANICA			
POSIZIONI	PERSONALE ASSUNTO AI SENSI DEL COMMA 6 ART. 19 D.LGS 165/2001	SOSTITUZIONI	COSTO
DIRIGENTI	1		71.655,88
QUADRI			
IMPIEGATI		4	44.043,61
TOTALI	1	4	115.699,49

La somma che ammonta a 22.333.803,01 Euro è riferita al personale in servizio al 31 dicembre 2020, in coerenza con i numeri della copertura della pianta organica alla stessa data. La somma che ammonta a 22.698.799,40 Euro rappresenta il costo del personale nell'intera annualità, quindi comprensivo dei cessati in corso d'anno (non risultanti nel personale in servizio al 31 dicembre 2020) e del relativo costo.

2. Attività operativa, di pianificazione e sviluppo

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

Il Piano Operativo Triennale vigente è stato approvato nella seduta del 27 giugno 2019 e riguardava la programmazione dell'ente per il triennio 2019-2021. A questo proposito occorre ricordare come il crollo del ponte Morandi dell'agosto 2018 abbia determinato un significativo impatto sulle attività di programmazione, soprattutto per quanto concerne il piano delle opere portuali. Tale aspetto, in particolare, ha indotto AdSP a posticipare la redazione e approvazione del documento complessivo rispetto alle consolidate scadenze di fine ottobre, essendosi concentrato lo sforzo dell'ente nella predisposizione di piani di opere: il programma straordinario delle opere ai sensi della legge 130/2018 e il piano triennale degli interventi nei due scali di Genova e Savona.

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

- delibera prot. N. 83/3 del 18.11.2019 il Comitato di Gestione ha deliberato il Bilancio di Previsione per l'esercizio 2020 dell'AdSP che è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota del 4.2.2020 Prot. 3298 (Prot. AdSP n. 3231 del 04.02.2020) nell'ambito del quale si collocano le opere previste (Elenco Annuale 2020).
- In data 22 luglio 2020, il Comitato di Gestione ha approvato le prime note di variazione al bilancio di previsione 2020 (Delibera n. 54/2/2020);
- In data 23 ottobre 2020, il Comitato di Gestione ha approvato le seconde note di variazione al bilancio di previsione 2020 (Delibera n. 77/5/2020);
- In data 7 dicembre 2020, il Comitato di Gestione ha infine approvato le terze note di variazione al bilancio di previsione 2020 (Delibera n. 94/5/2020) che hanno riguardato anche l'elenco annuale delle opere e le connesse spese in conto capitale.

Successivamente alla sopra citata adozione del giugno 2019, l'aggiornamento del POT era stato pianificato indicativamente a metà/fine 2020 per riallineare progressivamente gli obiettivi di sviluppo del Sistema nel breve termine (non solo di natura infrastrutturale) con le previsioni economico-finanziarie contenute nel bilancio triennale dell'Ente.

Tuttavia, il fenomeno della pandemia, che ha profondamente inciso sulle attività ordinarie e straordinarie sia sotto il profilo delle previsioni di andamento dei traffici, sia dal punto di vista delle politiche di intervento di brevissimo respiro per garantire la continuità delle attività, ha indotto la necessità di posticipare ulteriormente l'attività di revisione del documento di programmazione.

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

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel corso del 2020 ha provveduto ad avviare le azioni previste dal Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), in collaborazione con I.R.E. S.p.A., alla quale è stato affidato in data 14 ottobre 2020 il servizio di supporto tecnico per l'attuazione di alcuni interventi del DEASP.

In particolare, AdSP ha svolto le seguenti attività:

- Completamento dell'intervento di "Cold Ironing" del Terminal Container di Genova Pra';
- Pubblicazione del bando di gara per la fornitura e posa in opera di una stazione mobile di Gas Naturale Liquefatto (GNL) prevista nell'ambito del Progetto "GNL FACILE";
- Ricezione di proposte di Partenariato Pubblico Privato ai sensi degli art. 180 e seguenti del codice degli appalti al fine di ottenere la riqualificazione e la gestione degli impianti di illuminazione pubblica del Porto di Genova oggi in essere. La proposta di PPP selezionata verrà posta a base della procedura di concorrenziale;
- Avvio delle attività tecniche per la definizione della procedura di affidamento dei servizi di distribuzione dell'energia elettrica, di fornitura di energia e di manutenzione della rete di distribuzione, oltre che dei servizi manutentivi per gli impianti di pubblica utilità nei siti di Savona e Vado Ligure;
- Approfondimenti tecnici ed incontri con stakeholder pubblici e privati al fine di promuovere l'installazione impianti fotovoltaici su coperture edifici situati all'interno dei confini demaniali, la sperimentazione di impianti alimentati con energia dal moto ondoso e la realizzazione di impianti tecnologici ad alta

efficienza (cogenerazione e trigenerazione) nel porto di Genova, oltre ad approfondimenti tecnici volti alla realizzazione di una smart grid nel porto di Savona;

- Studio della possibile composizione e dei modelli organizzativi per il costituendo Comitato DEASP e di alcuni sistemi di monitoraggio ed ottimizzazione delle performance energetico-ambientali.

Tab. 2.2.1. - Azioni previste dal DEASP

CODICE	TITOLO INTERVENTO	TEMPI
NAT - 1	“Cold Ironing” Terminal Container Genova Pra’	Conclusione entro il 2021
NAT - 2	Stazione mobile di Gas Naturale Liquefatto (GNL) - Progetto “GNL FACILE”	2020 - 2021
FER - 1	Installazione impianti fotovoltaici su coperture edifici situati all’interno dei confini demaniali - Porto di Genova	2020 - 2022
FER - 2	Installazione impianti fotovoltaici su coperture edifici situati all’interno dei confini demaniali - Porto di Savona/Vado Ligure	2020 - 2022
FER - 3	Sperimentazione energia dal moto ondoso - Porto di Genova	2020 - 2022
EDI - 1	Interventi efficienza energetica ed installazione impianto fotovoltaico su Stazione Marittima - Porto di Genova	2020 - 2021
EDI - 2	Interventi efficienza energetica impianti “Officina Bruzzo” - Porto di Genova	Conclusione entro il 2020
ILL - 1	Installazione lampade a tecnologia LED nella rete di illuminazione pubblica - Porto di Genova	Conclusione entro il 2020
ILL - 2	Installazione lampade a tecnologia LED nella rete di illuminazione pubblica - Porto di Savona/Vado Ligure	Conclusione entro il 2020
ILL - 3	Installazione lampade LED in aree gestite in concessione da terminalisti - Porto di Genova	Conclusione entro il 2022
COG - 1	Realizzazione di un impianto di cogenerazione ad alta efficienza nell’area di Sampierdarena - Porto di Genova	2020 - 2022
COG - 2	Realizzazione di un impianto di trigenerazione ad alta efficienza nell’area di Pra’ - Porto di Genova	2020 - 2022
INF - 1	Installazione colonnine ricarica veicoli elettrici ed acquisto veicoli - Porto di Genova	2020 - 2022
INF - 2	Installazione colonnine ricarica veicoli elettrici ed acquisto veicoli - Porto di Savona/Vado Ligure	2020 - 2022

CODICE	TITOLO INTERVENTO	TEMPI
INF - 3	Realizzazione di una Smart Grid - Porto di Savona	2020 - 2021
MIS - 1	Misure per l'efficienza energetica e lo sfruttamento delle fonti rinnovabili presso i concessionari nell'ambito di atti demaniali	Avvio dal 2020
MIS - 2	Misura acquisto energia verde per utenze in gestione diretta ad AdSP - Porti di Genova e Savona/Vado Ligure	Conclusione entro il 2021
MIS - 3	Promozione acquisto energia verde da parte dei concessionari - Porti di Genova e Savona/Vado Ligure	2020 - 2022
MIS - 4	Istituzione comitato DEASP	Avvio dal 2020
MIS - 5	Sistema di monitoraggio ed ottimizzazione delle performance energetico-ambientali	2020 - 2025
MIS - 6	Azioni di informazione e sensibilizzazione di operatori e società civile	Avvio dal 2020

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

Già a decorrere da inizio febbraio, sino a metà aprile, ancora in assenza di regole e protocolli di sicurezza nazionali, attraverso un intenso lavoro di studio della situazione (e coinvolgimento delle autorità sanitarie), si è attuato *ex nihilo* un modello organizzativo ed operativo di reazione alla crisi che ha garantito:

- la continuità del sistema portuale e della sua produttività (a differenza di buona parte delle attività nazionali, in gran parte interrotte);
- la conseguente tutela occupazionale, nei limiti dell'inevitabile calo dei traffici;
- l'immagine stessa della portualità di Genova e Savona;
- l'assunzione del "modello genovese", quale riferimento, ed orientamento, da parte di altre realtà portuali.

Per ciò che riguarda il comparto commerciale del porto, già durante la Fase 1 di lock down, l'attività portuale è stata garantita in continuità e sicurezza, traguardando in continuità anche la Fase 2 di parziale riapertura ed allentamento delle restrizioni. Il comparto della cantieristica è stato, invece, connotato durante la Fase 1 da varie interruzioni delle attività o ridotti cicli produttivi, in base a scelte aziendali, spesso connesse a maggiori difficoltà attuative delle misure precauzionali dei protocolli nazionali o all'interruzione di altre attività connesse al settore ed imposte per gli specifici codici Ateco individuati nei vari DPCM promulgati.

Il "modello operativo" costituito dall'ente, e congiuntamente agli stakeholders portuali, si potrebbe declinare con i seguenti step organizzativi:

- attuazione di misure di contenimento della pandemia che hanno anticipato i protocolli nazionali;
- diffusione ed esplicazione dei protocolli nazionali, delle norme di riferimento, delle direttive e circolari di vari Organi, previa loro interpretazione e “traduzione operativa” a categorie ed operatori;
- integrazione dei protocolli con misure specifiche o attuative;
- diffusione e coinvolgimento costante delle rappresentanze datoriali, delle organizzazioni sindacali e diffusione ai singoli operatori;
- coinvolgimento delle strutture ASL (anche Dip. Igiene e Sanità pubblica) ed USMAF;
- linee e procedure ASL per i casi sospetti;
- monitoraggio sistematico ispettivo sulla produzione dei protocolli di sicurezza aziendali, sul comitato di sicurezza aziendale, sulle relative ottemperanze;
- sezione dedicata sul sito web dell'AdSP.

Queste azioni hanno portato all'attuazione di una gestione istituzionale che ha consentito da parte dell'ente l'assunzione di un ruolo di essenziale “tenuta” del sistema portuale.

Il successivo periodo da metà aprile a termine annualità potrebbe individuare due fasi distinte. Il primo step è stato mirato al completamento ed alla gestione della “macchina preventivo/emergenziale Covid-19”, mentre il secondo si è caratterizzato nelle seguenti azioni:

- affinamento costante delle misure intraprese durante la prima fase di azione;
- monitoraggio assiduo e sistematizzato delle misure, dalle iniziative censitorie e di diffida nei confronti di alcune, poche, aziende ritenute affette da specifiche carenze, con verifica di ottemperanza;
- approfondimento di casistiche specifiche;
- mantenimento del coinvolgimento di categorie, enti, aziende, ed acquisizione dei relativi contributi;
- mantenimento del sistema di analisi dei provvedimenti di varia natura che si sono succeduti, della loro interpretazione mirata e selettiva per le categorie ed aziende portuali, e della conseguente divulgazione capillare delle risultanze; in ordine a detto ultimo punto, l'attività espletata, come in prima fase, è stata impostata in termini di divulgazione/interpretazione selettiva ed operativa dei più vasti e ponderosi contenuti di detti documenti, enucleando ed evidenziando le sole parti di mirato interesse per gli operatori portuali.

Oltre alle azioni elencate in precedenza, per quanto non di diretta competenza dell'ente, si segnala anche che, su richiesta di MSC, si è assunto un ruolo di coordinamento e coinvolgimento di USMAF, CP, Stazioni marittime, in ordine ad

indicazioni sui protocolli di sicurezza crocieristici, finalizzati alla ripresa in sicurezza di questa importante attività.

Nella parte finale dell'anno, inoltre, l'Ente ha affrontato e coordinato il tema degli sbarchi protetti di marittimi e passeggeri positivi covid o "contatti di positivi", al fine di relazionarli con le attività di banchina e di un corretto e completo flusso informatico tra nave, terminal, enti preposti.

Questo impegno, condiviso con la struttura ASL preposta al Porto, Confindustria, aziende ed OO/SS, ha fatto del porto di Genova un "ambiente protetto", già a partire dall'inizio dell'emergenza. Si è conseguito l'obiettivo di mantenerlo tale in occasione del ritorno pandemico, anche con sensibilizzazioni istituzionali e capillari, diffuse dall'ente in questi mesi, già a decorrere da fine estate, ossia dai primi segnali della "seconda ondata"; ciò, al fine di mantenere alta la guardia sul costante mantenimento delle misure basiche di protezione.

2.4. Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali.

2.4.1. I traffici del Sistema Portuale

Scenario di sistema

La diffusione del Covid-19 e le misure poste in essere dai governi mondiali per rallentare la propagazione del virus e ridurre il bilancio delle vittime, hanno assunto nel giro di alcuni mesi un carattere globale tale da causare gravi perturbazioni al tessuto economico del paese determinando una minore domanda di merce oltre che pesanti effetti occupazionali.

L'attuale crisi, che mantiene contorni non ancora del tutto identificabili, sia per dimensioni sia per durata nel tempo, si è innestata su un contesto economico internazionale non florido e che mostrava già i primi sintomi di rallentamento.

Per quanto riguarda l'economia italiana, la stima dei conti economici relativi al 2020 conferma la portata eccezionale della pandemia mostrando una diminuzione dei principali indicatori relativi all'economia nazionale: il PIL ha registrato una flessione (-5,4% nel primo trimestre e -12,4% nel secondo trimestre) che riflette gli effetti delle restrizioni su consumi, investimenti ed esportazioni, che si sono registrati a partire dal mese di aprile. Dopo il marcato aumento nel terzo trimestre (+16%), crescita generata prevalentemente da una prima ripresa delle attività economiche a seguito del *lockdown*, l'attività economica è attesa diminuire nel quarto trimestre, condizionata dall'emergenza sanitaria e dalle nuove misure di contenimento della diffusione del COVID-19.

Anche la dinamica dei traffici che caratterizzano la movimentazione delle merci e dei passeggeri è destinata ad essere drasticamente influenzata dagli effetti che una crisi sanitaria globale senza precedenti sta producendo sull'economia mondiale e su quelle dei singoli paesi.

L'andamento del commercio mondiale si riflette inevitabilmente sullo shipping, considerato che il trasporto via mare concentra oltre il 90% degli scambi mondiali. Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale.

Il diffondersi asimmetrico del virus ha prodotto effetti lungo la filiera trasportistica già a partire da febbraio. Infatti, ben prima del verificarsi dei primi casi conosciuti in Italia, il commercio globale ha dovuto fare i conti con l'interruzione delle principali attività industriali in Cina, paese che primo fra tutti ha dovuto fronteggiare svariate settimane di *lockdown* agli inizi del 2020.

I porti cinesi hanno registrato per primi un crollo nelle movimentazioni in concomitanza con il blocco della produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione delle movimentazioni è iniziata a fine febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi, a seguito dell'introduzione delle restrizioni alle attività economiche decise da tutti i governi nazionali.

L'International Association of Ports and Harbors (IAPH) conferma comunque che la crisi delle movimentazioni portuali è diffusa in tutti i continenti ed è estesa a tutti i settori di traffico con le crociere e i container tra i segmenti più colpiti.

Nel contesto portuale italiano, data anche l'omogeneità con cui la pandemia ha colpito il nostro Paese, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha registrato 58.456.508 tonnellate, pari al -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%.

Ciononostante, l'AdSP MaLO mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di TEU movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020.

I traffici containerizzati

L'erompere della pandemia da Covid-19 nei primi mesi del 2020 aveva delineato per l'industria del trasporto di container via mare uno scenario di traffici del tutto simile e in qualche misura peggiore rispetto alla crisi dei volumi successivo alla crisi finanziaria del 2008. La chiusura delle attività produttive nel mese di marzo in Cina, l'impossibilità per la filiera logistica asiatica di rifornire i porti e il diffondersi dei contagi anche in Europa e Stati Uniti avevano configurato previsioni di calo dei traffici superiori al 10% per l'anno.

Tali previsioni risultavano confermate dalle iniziative dei governi europei che, nel corso della primavera, avevano ordinato diverse misure di chiusura delle attività produttive e di commercio e di limitazione agli spostamenti dei cittadini.

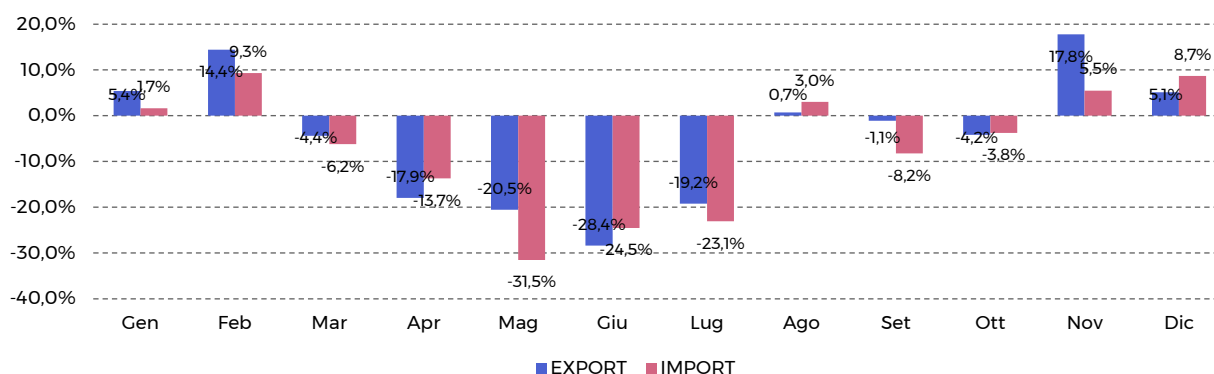
Nella seconda parte dell'anno si è registrata una riduzione dei contagi in Cina con una contemporanea diffusione degli stessi in Occidente. Questa dinamica ha contribuito a favorire un rapido recupero dei traffici di contenitori, soprattutto in esportazione dall'Asia. A determinare questo andamento inatteso dei volumi è stato soprattutto il boom dell'e-commerce, favorito proprio dalle restrizioni ai movimenti che ha costretto molta parte dei cittadini a modificare stili di vita e scelte nei consumi.

Il 2020 è stato perciò, almeno dal punto di vista del traffico globale di container, un anno decisamente meno negativo di quanto si potesse immaginare in primavera: a fronte di previsioni estremamente negative che ancora a giugno traguardavano un calo dei volumi attorno al -7%, il consuntivo di fine anno si assesta attorno al -3%.

Dal punto di vista operativo, diversamente dal passato, i *global carrier*, anche grazie alla concentrazione dei servizi in alleanze che prevedono la condivisione della stiva sulle rotte principali, sono riusciti a gestire la capacità disponibile, riuscendo nell'intento di evitare l'ampliarsi dello sbilanciamento fra domanda di trasporto e offerta di spazi che strutturalmente caratterizza l'industria. Le scelte operative degli armatori hanno determinato nei primi mesi del diffondersi della pandemia la cancellazione di numerose toccate e di alcuni servizi, oltre che la revisione delle rotazioni. Tale politica ha permesso ai carrier di operare in sostanziale equilibrio di offerta, evitando la caduta dei noli, che, in linea con il ritorno della domanda a livelli addirittura superiori al 2019, sono invece cresciuti nel corso dell'anno fino addirittura a triplicare.

In tale dinamica globale anche i Ports of Genoa hanno registrato un andamento simile, seppure accentuato soprattutto nella prima parte dell'anno dal *lock down* della primavera e dal deciso rallentamento dell'economia nazionale (-17,3% nel secondo trimestre), sia in termini di consumi (-10,6%) che di produzione industriale (-25,8%).

Grafico 2.4.1.1. - Andamento dei traffici containerizzati, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)



A fronte di risultati estremamente positivi registrati dei primi due mesi dell'anno, a partire dal mese di marzo, in corrispondenza del primo *lockdown* e del crollo delle importazioni dall'Asia, i volumi di traffico si sono ridotti in maniera sostanziale (-22,9% nel secondo trimestre), anche a causa del sostanziale arresto delle esportazioni verso i mercati di riferimento della nostra economia, in primo luogo gli Stati Uniti, dove nel frattempo aveva iniziato a diffondersi il contagio. Nella seconda metà dell'anno, seppure in ritardo rispetto allo scenario globale, i volumi sono tornati a crescere anche ben oltre i livelli di traffico del 2019 (+4,5% nel quarto trimestre).

Il consuntivo del 2020 registra perciò un calo rispetto all'anno precedente pari al 6,4%, per un totale di 2.498.850 movimentati negli scali del sistema.

Dal punto di vista dell'impatto economico dei porti rispetto all'hinterland di riferimento, seppure globalmente in contrazione rispetto all'anno precedente, il risultato relativo alla movimentazione di container pieni è stato impattato in maniera minore (-3,8%). A subire maggiormente, invece, è stata la movimentazione di vuoti, che ha sofferto principalmente dell'andamento molto negativo delle esportazioni nei mesi primaverili ed è invece tornata a crescere nel corso dell'ultimo trimestre (+4,3%). Le attività di transhipment, anche a causa della revisione dei servizi marittima occorsa nel corso dell'anno, ha subito una brusca contrazione pari al 10,2% (285.717 TEU).

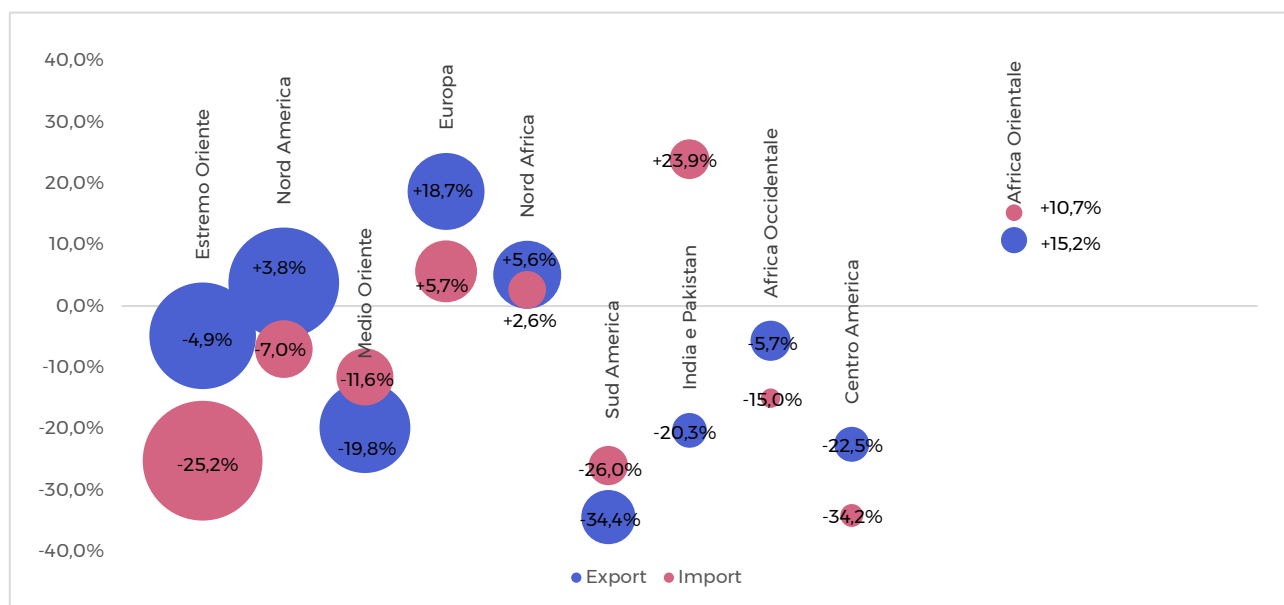
Il peso complessivo del trasbordo si riduce, quindi, ulteriormente rispetto del 13,9% registrato nel 2017, passando all'11,4% del 2020. Il sistema del Mar Ligure Occidentale rimane, fra i porti principali del Mediterraneo e anche del Northern Range, quello in cui in trasbordo incide meno rispetto al totale dei volumi e perciò maggiormente vocato al servizio del proprio hinterland e dell'economia produttiva e distributiva del Nord Italia.

Tabella 2.4.1.1. -Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)

DIREZIONE		1 TRIMESTRE	2 TRIMESTRE	3 TRIMESTRE	4 TRIMESTRE	2020	
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	267.326	220.100	261.435	298.746	1.047.607
		IMPORT	169.792	142.295	154.126	150.314	616.527
		TOTALE PIENI	437.118	362.395	415.561	449.060	1.664.134
	VUOTI	EXPORT	27.071	23.088	18.987	14.608	83.754
		IMPORT	113.553	98.284	109.355	144.053	465.245
		TOTALE VUOTI	140.624	121.372	128.342	158.661	548.999
		TOTALE	577.742	483.767	543.903	607.721	2.213.133
TRANSHIPMENT	TOTALE	85.929	65.751	62.356	71.681	285.717	
<hr/>							
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	6,2%	-19,1%	-0,5%	8,6%	-1,3%
		IMPORT	-3,6%	-18,6%	-7,3%	-0,2%	-7,7%
		TOTALE PIENI	2,2%	-18,9%	-3,2%	5,5%	-3,8%
	VUOTI	EXPORT	-21,1%	-35,7%	-44,1%	-26,2%	-32,4%
		IMPORT	3,3%	-25,5%	-11,8%	8,8%	-6,6%
		TOTALE VUOTI	-2,5%	-27,7%	-18,7%	4,3%	-11,8%
		TOTALE	1,0%	-21,3%	-7,4%	5,1%	-5,9%
TRANSHIPMENT	TOTALE	20,8%	-33,1%	-20,8%	2,2%	-10,2%	

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, calcolate solo sul traffico dei container pieni, seppure ridimensionate dal punto di vista dei volumi rispetto al 2019, si conferma il ruolo di riferimento delle due principali aree di commercio transoceanico del nostro sistema: l'Estremo Oriente continua a rappresentare il principale partner per le importazioni (oltre 300.000 TEU, in contrazione del 25,2% rispetto all'anno precedente), mentre il Nord America è la prima area di destinazione dei container in partenza dagli scali di Genova e Savona (258.000 TEU, addirittura in crescita del 3,8% nei 12 mesi).

Grafico 2.4.1.2. - Andamento dei traffici containerizzati per aree geografiche, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)



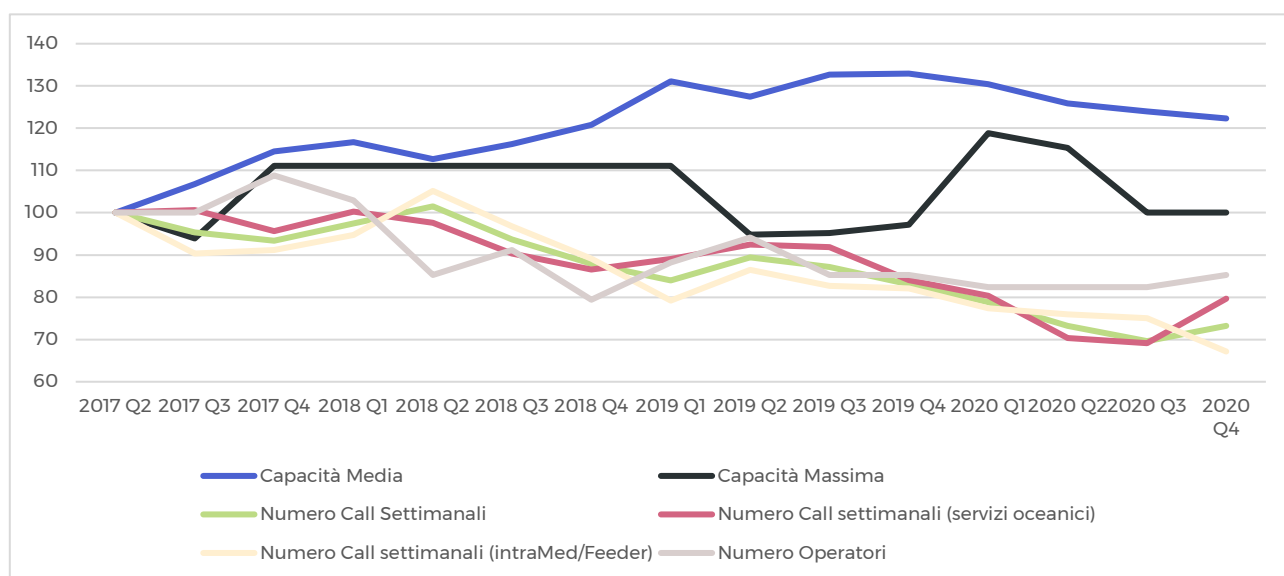
Nel corso del 2020, oltre alla pandemia e agli effetti che essa ha prodotto nel tessuto economico di riferimento, fra i principali eventi che hanno rappresentato un elemento di rilievo per il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale va sicuramente ricordato l'avvio a febbraio dell'attività nei due nuovi terminal di Vado Gateway, operato congiuntamente da APM Terminals e Cosco, e ad ottobre del Genoa Mediterranean Gateway (Calata Bettolo), gestito dal gruppo MSC.

Mentre per quanto riguarda il terminal di Calata Bettolo i volumi movimentati non hanno rappresentato quantitativi estremamente significativi (10.316 TEU), anche in virtù dell'inizio delle attività su una porzione limitata del piazzale e della banchina disponibili, presso la piattaforma di Vado sono stati movimentati oltre 90.000 TEU, grazie alla concentrazione dei servizi per il Medio Oriente di Maersk e l'apertura di un servizio shuttle settimanale di collegamento col Pireo, che è l'hub principale di Cosco nel Mediterraneo.

In termini di offerta di servizi marittimi nel sistema si registrano i fenomeni di concentrazione tipici dell'industria: nel corso degli ultimi quattro anni, a fronte di una sostanziale riduzione del numero delle call settimanali (passate da 47 in totale nel secondo trimestre del 2017 a 34 a fine 2020 e da 23 a 18 sulle direttrici oceaniche extra-Med) si è registrata una identica, ma opposta tendenza alla crescita della capacità media delle navi (da 3.170 TEU a oltre 4.000 in totale e da 5.770 a 6.420 TEU sulle rotte principali, esclusi i feeder e le relazioni intra-Med).

Anche sul versante dell'offerta il 2020 ha comunque rappresentato un elemento di notevole variabilità, soprattutto nel secondo e terzo trimestre, durante i quali si sono registrati i picchi di cancellazioni. Il 2020 è stato però al contempo l'anno durante il quale per la prima volta due navi di capacità superiore ai 17.000 TEU hanno toccato il porto di Genova.

Grafico 2.4.1.3. - Andamento della capacità delle navi, numero di call settimanali, numero operatori, Ports of Genoa, 2017-20, 2017 Q2=100



In controtendenza con lo scenario complessivo del traffico containerizzato, la movimentazione di merci via ferrovia da e verso l'hinterland degli scali del sistema portuale ha registrato nel 2020 un incremento di volumi pari al 4.0% rispetto all'anno precedente. Il numero di container trasportato è, perciò, di 323.075 TEU su base annua, movimentati su 7.877 treni e 132.727 carri.

A contribuire maggiormente alla crescita dei traffici contribuiscono primariamente il polo di Genova Prà, che vede crescere il numero di treni (da 4.434 a 4.705) e Vado Gateway, che, in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, nonostante le difficoltà della congiuntura, ha comunque movimentato su ferrovia oltre 25.000 TEU, pari al 27,8% del totale dei volumi del terminal.

Nel 2020 i container trasportati via ferro hanno rappresentato il 14,5% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dagli scali del sistema: il *rail ratio* (rapporto fra container via ferrovia e totale dei volumi marittimi) è risultato quindi in decisa crescita rispetto al 2019 (13,4%) e sostanzialmente pari al 2017 (14,4%), ultimo anno in cui si era riuscita a garantire una continuità operativa sulle linee lungo tutto l'arco dei dodici mesi.

In arrivo presso i parchi ferroviari del porto, i treni trasportano sostanzialmente solo container pieni pronti per essere imbarcati, mentre sulla direzione inversa di prosecuzione del viaggio via mare in importazione, i container vuoti rappresentano il 68% del volume totale, in quanto vengono movimentati nei retroporti per essere resi disponibili in prossimità dei centri industriali e produttivi.

Tab. 2.4.1.2. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2020 (TEU)

VOLUMI VIA TRENO	DIREZIONE	PESO SU TOTALE			
		PIENI	VUOTI		
VOLUMI VIA TRENO	ARRIVO	177.476	1.312	99%	1%
	PARTENZA	45.233	90.054	31%	69%
	TOTALE	222.709	100.366		

Il trasporto cresce principalmente in arrivo nei terminal: il numero di container pieni in esportazione movimentati via ferro è cresciuto del 10% rispetto all'anno precedente, assestandosi al 15,8% di *rail ratio*, mentre le importazioni crescono solo del 4,8%, consolidando comunque il *modal split* al 13,1%. A subire maggiormente nel corso dell'anno sono le partenze di container verso l'hinterland, che, essendo a servizio delle esportazioni, hanno risentito del calo dei volumi nei mesi centrali dell'anno.

Ancor più di quanto registrato nei traffici complessivi del sistema, l'evoluzione della pandemia e dei commerci internazionali ha influenzato le tendenze della movimentazione di container in export e import.

Tab. 2.4.1.3. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2019-20 (TEU)

DIREZIONE	PIENI/VUOTI	1 TRIMESTRE	2 TRIMESTRE	3 TRIMESTRE	4 TRIMESTRE
ARRIVO	PIENI	4,9%	-22,3%	13,5%	53,7%
	VUOTI	-35,7%	-18,7%	118,0%	-47,2%
PARTENZA	PIENI	-15,2%	-8,5%	14,7%	40,2%
	VUOTI	-1,1%	-28,1%	-16,0%	35,5%

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

Seppure, infatti, la Lombardia rappresenti sostanzialmente il 50% dei volumi in entrata e uscita dagli scali, questa percentuale scende al 36,6% con specifico

riferimento al traffico ferroviario, in linea con l'anno precedente. All'opposto, nel caso di Triveneto (principalmente Interporto di Padova) ed Emilia-Romagna, queste due regioni pesano maggiormente rispetto al totale dei volumi mossi su ferrovia rispetto ai traffici complessivi.

Il *rail ratio* della Lombardia si attesta, quindi, al 10,0%, più basso rispetto a quello del sistema, mentre quello di Triveneto ed Emilia-Romagna appare più alto (rispettivamente 26,5% e 39,6%).

Tab. 2.4.1.4. - Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Ports of Genoa, 2020 (TEU)

	VOLUMI VIA TRENO		RAIL RATIO
	TEU	PESO %	
LOMBARDIA	118.308	36,62%	10,9%
TRIVENETO	85.196	26,37%	36,5%
EMILIA-ROMAGNA	73.819	22,85%	39,6%
PIEMONTE	42.548	13,17%	9,6%
ALTRE	3.204	0,99%	0,1%
TOTALE	323.075		14,5%

Merce convenzionale

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

Durante il 2020, dato il blocco quasi totale della produzione italiana di auto proseguito per diversi mesi successivamente al *lockdown* di marzo, il mercato dell'auto ha visto un drastico calo delle immatricolazioni (-27,9% in Italia e -29% in Europa).

Per questa ragione, il segmento degli acciai che è in buona parte legato al settore dell'automotive è stato forse il segmento più colpito tra quelli elencati precedentemente.

Il segmento dei rotabili, oltre che all'impatto generalizzato che l'epidemia ha avuto sull'economia nazionale, è stato penalizzato dalla sospensione di diversi mesi di

molti servizi Ro-Pax su cui normalmente viene imbarcata una quota di traffico rotabile.

Il traffico di merce convenzionale ha chiuso il 2020 movimentando circa 13,2 milioni di tonnellate, un risultato in forte calo rispetto a quello dell'anno precedente. Questo trend è stato comune a tutte le principali componenti del traffico convenzionale seppur con incidenza diversi tra i diversi segmenti ed i gli scali del sistema.

Il traffico di rotabili ha chiuso l'anno con un vistoso calo pari all'11,5% rispetto alle performance registrate nel corso del 2019. Come anticipato in precedenza, il periodo peggiore per questa tipologia di traffico è stato quello dei mesi coincidenti con il *lockdown* iniziato a marzo, mentre dopo il mese di luglio la contrazione si è mostrata decisamente più contenuta chiudendo l'ultimo quarto dell'anno con un calo del 3,4%.

Analizzando le performance dei singoli porti del sistema, si notano alcune differenze: se il bacino di Sampierdarena ha mostrato un calo annuo più contenuto (-8,4%) in termini di tonnellate, i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato una contrazione più significativa pari al 17,8%.

Oltre alle cause precedentemente citate che hanno indistintamente penalizzato i traffici portuali italiani, le ragioni di questa discrepanza tra i due scali sono prevalentemente legate alla forte specializzazione del porto di Savona nel trasporto di auto, un settore, come detto, particolarmente penalizzato dal blocco delle attività e dei consumi a seguito del *lockdown*.

Tab. 2.4.1.5. - Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2019-20 (tonn)

MERCIE CONVENZIONALE		IV TRIMESTRE 2019	IV TRIMESTRE 2020	VAR. %	GEN-DIC 2019	GEN-DIC 2020	VAR. %
GENOVA	ROTABILI	2.294.293	2.231.653	-2,7%	8.917.980	8.166.898	-8,4%
	MERCIE VARIA	106.620	103.251	-3,2%	519.937	389.511	-25,1%
	AUTO AL SEGUITO	83.444	54.023	-35,3%	725.949	429.539	-40,8%
SAVONA	ROTABILI	1.074.609	1.010.944	-5,9%	4.296.472	3.530.266	-17,8%
	MERCIE VARIA	153.121	172.443	12,6%	779.287	663.235	-14,9%
TOTALE		3.712.087	3.572.314	-3,8%	15.239.625	13.179.449	-13,5%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, il 75,2% delle movimentazioni del porto di Genova ha come origine o destinazione altri porti italiani, con le isole maggiori che registrano la maggiore

frequenza di servizi, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco rispettivamente al 13,4%, 7,6% e 1,4 %.

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

Il comparto delle merci varie, caratterizzato da un calo generalizzato, è composto da servizi specializzati molto eterogenei tra loro e, di conseguenza, registra variazioni anche molto consistenti analizzando i singoli mercati che lo compongono.

I traffici di prodotti metallici hanno mostrato un deciso calo con una decrescita annua del 32,9% nel porto di Genova e del 50,7% in quello di Savona, mentre i prodotti forestali mostrano andamenti divergenti tra i due scali con Genova in crescita del 43,7% e Savona in diminuzione del 10,0%. La frutta movimentata nel porto savonese ha chiuso l'anno con una lieve flessione del 3,4% rispetto al 2019.

Così come per i traffici di rotabili, buona parte della contrazione dei traffici di prodotti metallici è stata concentrata tra i mesi di marzo e giugno, mostrando poi successivi segnali di ripresa e chiudendo l'ultimo trimestre del 2020 con movimentazioni in linea con quelli del 2019 (-2,4%). Per quanto riguarda i traffici di prodotti forestali, la crescita registrata nel porto di Genova rispetto all'anno precedente non può essere ricondotta a variabili legate alla domanda ma dipende dalle limitazioni operative che hanno caratterizzato il terminal dal punto di vista delle disponibilità delle aree.

Rinfuse liquide

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

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

Secondo le stime dell'International Energy Agency, nel corso del 2020, il consumo di petrolio greggio delle raffinerie europee ha mediamente registrato un calo di 1,5 milioni di barili al giorno (circa 65 milioni di tonnellate durante l'intero anno). Questo calo, oltre che ascrivibile ad una generalizzata riduzione dei consumi di combustibili fossili dovuta alle normative antinquinamento sempre più stringenti, è largamente imputabile alle misure restrittive adottate nei vari paesi che hanno drasticamente ridotto la domanda di trasporto terrestre ed aereo.

Per il 2021 è prevista una ripresa solo parziale che potrebbe vedere crescere la domanda di crudo solamente di 500.000 barili al giorno, rimanendo su livelli decisamente inferiori a quelli registrati nel corso del 2019.

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

Nel corso del 2020 gli oli minerali hanno subito un calo del 23,0%, chiudendo l'anno con una movimentazione pari a circa 16 milioni di tonnellate (10,1 nello scalo di Genova e 5,9 in quello di Savona-Vado Ligure).

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

Le altre rinfuse liquide riportano cali più contenuti contrastanti con un calo dei traffici di oli vegetali e vino del 4,4% ed una maggiore decrescita dei prodotti chimici (-13,2%).

Tab. 2.4.1.6. - Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2019-20 (tonn)

RINFUSE LIQUIDE		IV TRIMESTRE 2019	IV TRIMESTRE 2020	VAR. %	GEN-DEC 2019	GEN-DEC 2020	VAR. %
GENOVA	OLI MINERALI	3.517.603	2.462.606	-30,0%	14.544.799	10.087.153	-30,6%
	ALTRE RINFUSE LIQ.	200.525	198.596	-1,0%	817.151	716.384	-12,3%
	OLI VEGETALI, VINO	81.780	69.240	-15,3%	279.829	249.888	-10,7%
	PRODOTTI CHIMICI	118.745	129.356	8,9%	537.322	466.496	-13,2%
SAVONA	OLI MINERALI	1.614.508	1.557.888	-3,5%	6.239.589	5.915.422	-5,2%
	ALTRE RINFUSE LIQ.	19.447	22.307	14,7%	60.046	75.039	25,0%
	OLI VEGETALI, VINO	19.447	22.307	14,7%	60.046	75.039	25,0%
	PRODOTTI CHIMICI	0	0	-	0	0	-

TOTALE	5.352.083	4.241.397	-20,8%	21.661.585	16.793.998	-22,5%
---------------	------------------	------------------	---------------	-------------------	-------------------	---------------

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel 2020 a livello di sistema mostrano un significativo calo (-30,5%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso l'esercizio a 594 mila tonnellate, pari ad un calo del 5,7%, mentre lo scalo di Savona mostra una contrazione decisamente maggiore con un calo del 36,8% che lo porta a chiudere l'anno a circa 1,6 milioni di tonnellate movimentate rispetto ai quasi 2,5 milioni movimentati nello stesso periodo del 2019.

Anche in questo caso la drastica riduzione registratasi tra i mesi di aprile e maggio (con cali anche del 67% rispetto all'anno precedente) ha penalizzato l'intera performance annuale che ha chiuso con un calo del 30,5%. Nonostante il risultato registrato, alcuni segnali di ripresa si sono visti successivamente alla ripresa dell'attività industriale, con un aumento della domanda che ha portato alla chiusura in controtendenza dell'ultimo trimestre (+20,9%).

Tab. 2.4.1.7. - Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2019-20 (tonn)

RINFUSE SOLIDE	IV TRIMESTRE	IV TRIMESTRE	VAR. %	GEN-DEC	GEN-DEC	VAR. %
	2019	2020		2019	2020	
GENOVA	154.498	212.341	37,4%	630.288	594.345	-5,7%
SAVONA	429.913	494.372	15,0%	2.483.075	1.568.584	-36,8%
TOTALE	584.411	706.713	20,9%	3.113.363	2.162.929	-30,5%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Per quello che riguarda questo segmento di traffico, vanno segnalati anche eventi endogeni che penalizzano gli scali del sistema.

Nello specifico, si fa nuovamente riferimento alla conclusione della costruzione del terminal contenitori di Vado Gateway che fino al mese di giugno 2019 ha garantito importanti volumi di materie prime per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie al terminal.

In seconda battuta, ma non meno importante, soprattutto in chiave prospettica, vanno considerati anche i danni subiti nel mese di novembre 2019 dall'impianto di funivie che trasporta il carbone dal porto di Savona al suo entroterra. In attesa di un

suo ripristino il trasporto delle rinfuse è stato effettuato attraverso il più oneroso trasporto stradale.

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

Funzione Industriale

Come prevedibile, gli effetti della pandemia da Coronavirus si sono riflessi anche sul mondo dell'acciaio italiano con una forte flessione della produzione a marzo e ad aprile, tuttavia nel mese di dicembre il comparto industriale ha registrato un brillante recupero del +60,4% che conduce la performance del quarto trimestre ad un +16,4%, in netta controtendenza rispetto all'andamento dei trimestri precedenti, lasciando ampio spazio a previsioni ottimistiche per il mercato siderurgico e al possibile avvio di una nuova fase macroeconomica di recupero sul lungo termine.

Ciononostante, il volume complessivo del 2020 segna un -32,1% equivalente a 621.247 tonnellate in meno rispetto all'anno precedente.

Traffico passeggeri

L'industria crocieristica è stata probabilmente quella più colpita tra i vari settori dello shipping. Nonostante le rosee previsioni di fine 2019 in cui si pronosticava il record storico di passeggeri movimentati in diversi porti del Paese, tra cui Civitavecchia (2,69 milioni, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, + 3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2% vs 2019), il 2020 si è chiuso con risultati drammaticamente negativi.

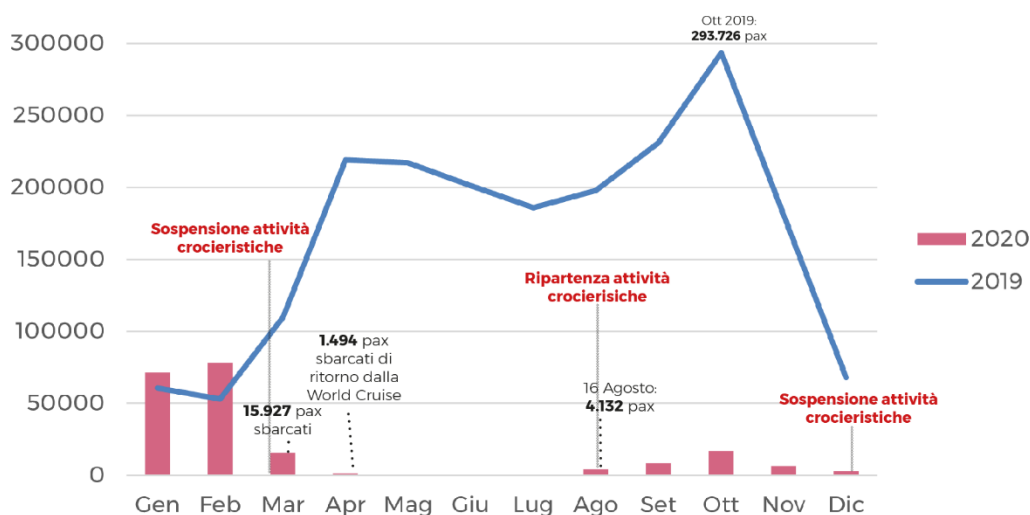
In particolare, oltre che a causa del blocco dei trasporti e delle misure restrittive, il settore è stato anche uno dei più esposti dal punto di vista mediatico a seguito del caso della *Diamond Princess* che ha contribuito a determinare un crollo della domanda di passeggeri ed un conseguente impatto negativo sul comparto, inducendo rilevanti perdite di fatturato, posti di lavoro e prospettive.

Nonostante le compagnie di navigazione già a fine gennaio avessero deciso di rafforzare ulteriormente le misure precauzionali da applicare alle proprie flotte, a partire dai primi giorni di marzo 2020 sono state costrette a sospendere a livello globale le proprie attività, facendo registrare un totale fermo per oltre 5 mesi.

Il 16 agosto MSC Grandiosa è stata la prima nave a ripartire dopo il lockdown, dal porto di Genova, seguita, il 19 Settembre, da Costa Diadema. I servizi effettuati sono stati molto ridotti e sospesi nei mesi successivi per l'aumentare del numero di contagi.

La crisi che ha colpito il traffico passeggeri da funzione crocieristica negli scali del sistema è, infatti, perdurata anche nel quarto trimestre dell'anno a seguito della recrudescenza dell'epidemia e delle misure attuate dal Governo per limitare la diffusione del contagio, di fatto imponendo uno stop al settore nel periodo natalizio facendo segnare un -95% rispetto al IV trimestre del 2019.

Grafico 2.4.1.5.- Movimentazione passeggeri da traffico crocieristico Mar Ligure Occidentale, 2019-20



Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Nonostante la sospensione delle attività che ha causato una flessione complessiva dell'89,9% (con ben 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019), l'AdSP del Mar Ligure Occidentale si è confermata il primo sistema portuale per traffico crocieristico nel 2020, con una quota pari al 31% del totale dei crocieristi movimentati in Italia.

Per quanto attiene al traffico passeggeri ferry, anche in questo caso si segnala il significativo impatto della pandemia e dei lockdown nazionali. Dopo un primo bimestre in aumento rispetto al 2019, nel mese di marzo le movimentazioni, limitate ad alcuni servizi pre-autorizzati tra la penisola e le principali isole italiane, hanno fatto registrare un calo del 72% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale tendenza si è sviluppata lungo tutto il 2020 fino al mese di luglio che ha rappresentato il primo mese di parziale ripresa del settore, rispetto al sostanziale

fermo globale delle attività registratosi all'inizio della pandemia (-42,9%, un calo di molto inferiore rispetto al mese di giugno (-70,4%)).

Nel complesso, il traffico dei traghetti ha subito una contrazione del 47% rispetto all'anno precedente, con 1,2 milioni di passeggeri movimentati in meno.

Tab. 2.4.1.8. - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-20, IV Trimestre e anno (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	IV TRIMESTRE	IV TRIMESTRE	VAR. %	GEN-DIC	GEN-DIC	VAR. %
	2019	2020		2019	2020	
CROCIERE	542.406	26.852	-95,0%	2.018.270	206.689	-89,8%
TRAGHETTI	256.041	125.392	-51,0%	2.528.994	1.340.298	-47,0%
TOTALE	798.447	152.244	-80,9%	4.547.264	1.546.987	-66,0%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

2.4.2. I traffici del Sistema Portual

Tabella 2.4.2.1. - Traffici scalo di Genova, 2020

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarco	Imbarco
A	Rinfuse liquide, di cui:	10.803.536	9.518.639	1.284.897
a1	petrolio grezzo	7.304.811	7.304.811	0
a2	prodotti raffinati	2.782.341	1.504.044	1.278.297
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	716.384	709.784	6.600
B	Rinfuse solide, di cui:	1.907.677	1.718.866	188.811
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	242.220	242.220	0
b4	minerali	276.385	254.025	22.360
b5	fertilizzanti	6.866	6.866	0
b6	altre rinfuse solide	1.382.206	1.215.755	166.451
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	12.711.213	11.237.505	1.473.708
D	Merci varie in colli, di cui:	31.430.151	14.076.822	17.353.329
d1	contenitori	22.444.204	9.592.594	12.851.610
d2	ro-ro	8.596.436	4.162.496	4.433.940
d3	altro	389.511	321.732	67.779
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	44.141.364	25.314.327	18.827.037
F	N° navi	10.472	5.236	5.236
G	N° passeggeri	1.325.426	640.166	634.633
g1	di linea	1.194.305	596.873	597.432
g2	crocieristi home port	80.494	43.293	37.201
g3	crocieristi transiti	50.627		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	2.352.769	1.156.674	1.196.095
h1	pieni	1.822.115	710.805	1.111.310
h2	vuoti	530.654	445.869	84.785
L	N° contenitori movimentati di cui:	1.424.430	703.637	720.793
l1	pieni	1.119.530	455.020	664.510
l2	vuoti	304.900	248.617	56.283

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

Tabella 2.4.2.2. - Traffici scalo di Savona, 2020

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarco	Imbarco
A	Rinfuse liquide, di cui:	5.990.461	5.879.576	110.885
a1	petrolio grezzo	5.394.143	5.394.143	0
a2	prodotti raffinati	521.279	414.868	106.411
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	75.039	70.565	4.474
B	Rinfuse solide, di cui:	1.568.584	1.349.822	218.762
b1	cereali	50.644	50.644	0
b2	mangimi	265.148	262.271	2.877
b3	carbone	666.437	508.650	157.787
b4	minerali	201.910	193.596	8.314
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	384.445	334.661	49.784
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	7.559.045	7.229.398	329.647
D	Merci varie in colli, di cui:	5.726.543	3.075.456	2.651.087
d1	contenitori	1.533.042	577.620	955.422
d2	ro-ro	3.530.266	1.837.826	1.692.440
d3	altro	663.235	660.010	3.225
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	13.285.588	10.304.854	2.980.734
F	N° navi	3.114	1.558	1.556
G	N° passeggeri	221.561	97.851	84.706
g1	di linea	145.993	78.573	67.420
g2	crocieristi home port	36.564	19.278	17.286
g3	crocieristi transiti	39.004		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	146.081	67.743	78.338
h1	pieni	99.173	34.049	65.124
h2	vuoti	46.908	33.694	13.214
L	N° contenitori movimentati di cui:			
l1	pieni			
l2	vuoti			

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

Tabella 2.4.2.3. - Traffici AdSP, 2020

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarco	Imbarco
A	Rinfuse liquide, di cui:	16.793.997	15.398.215	1.395.782
a1	petrolio grezzo	12.698.954	12.698.954	0
a2	prodotti raffinati	3.303.620	1.918.912	1.384.708
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	791.423	780.349	11.074
B	Rinfuse solide, di cui:	3.476.261	3.068.688	407.573
b1	cereali	50.644	50.644	0
b2	mangimi	265.148	262.271	2.877
b3	carbone	908.657	750.870	157.787
b4	minerali	478.295	447.621	30.674
b5	fertilizzanti	6.866	6.866	0
b6	altre rinfuse solide	1.766.651	1.550.416	216.235
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	20.270.258	18.466.903	1.803.355
D	Merci varie in colli, di cui:	37.156.694	17.152.278	20.004.416
d1	contenitori	23.977.246	10.170.214	13.807.032
d2	ro-ro	12.126.702	6.000.322	6.126.380
d3	altro	1.052.746	981.742	71.004
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	57.426.952	35.619.181	21.807.771
F	N° navi	13.586	6.794	6.792
G	N° passeggeri	1.546.987	738.017	719.339
g1	di linea	1.340.298	675.446	664.852
g2	crocieristi home port	117.058	62.571	54.487
g3	crocieristi transiti	89.631	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	2.498.850	1.224.417	1.274.433
h1	pieni	1.921.288	744.854	1.176.434
h2	vuoti	577.562	479.563	97.999
L	N° contenitori movimentati di cui:	1.424.430	703.637	720.793
l1	pieni	1.119.530	455.020	664.510
l2	vuoti	304.900	248.617	56.283

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

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

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

Entrate correnti	100.021.447,58
Spese per il personale *	22.698.799,40
Percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti	22,69%

Fonte: Elaborazione dati AdSP

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

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

Spese per la contrattazione di secondo livello ¹	4.870.848,12
Spesa per il personale ²	22.698.799,40
Percentuale relativa alle spese per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale	21,46%

Fonte: Elaborazione dati AdSP

¹ I dati relativi alla spesa per la contrattazione di secondo livello si riferiscono al totale complessivo dell'impegno di spesa a tale titolo nel corso dell'intero anno 2020, compreso il personale cessato

² I dati relativi alla spesa per il personale si riferiscono al totale complessivo dell'impegno di spesa per il personale nel corso dell'intero anno 2020, compreso il personale cessato

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

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

IN CONTO COMPETENZA				
Previsione totale conto capitale (a)	Impegnato cap. 5110 (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
277.336.000,00	146.672.677,32	53%	973.906,87	1%

Note:

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

Fonte: Elaborazione dati AdSP

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

IN CONTO RESIDUI				
Residui (tot. conto cap. 1/1/20 meno annullamenti 2020) (a)	Residui cap 5110 e 5114 (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
374.214.436,63	321.318.825,56	86%	49.491.755,28	15%

Note:

a)	residui iniziali 2020 totali spese in conto capitale meno annullamento residui 2020
b)	importo residui iniziali per opere capitolo 5110 e 5114 meno gli annullamenti residui
c)	pagato in conto residui sul 5110 e 5114

Fonte: Elaborazione dati AdSP

In materia di investimenti l'AdSP ha proseguito l'attività già avviata nel 2019, in sinergia con il Commissario Straordinario per la Ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10, per l'attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dall'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova".

Rispetto al Programma di interventi, l'AdSP ha confermato la straordinaria capacità nel perseguire l'aggiudicazione delle opere previste, raggiungendo un indice di realizzazione dell'80% sul Programma Straordinario e del 63% rispetto al Programma Ordinario.

In continuità con i risultati ottenuti nell'esercizio precedente, l'Autorità di Sistema Portuale ha infatti perfezionato nel 2020 obbligazioni giuridiche per opere infrastrutturali per circa **147 milioni di euro**.

Questo importante sforzo tecnico amministrativo ha consentito a fine 2020 di finalizzare numerosi affidamenti relativi agli interventi programmati e di procedere ai relativi impegni sull'esercizio in corso, i cui pagamenti necessariamente andranno a ricadere sulle annualità successive.

Si evidenzia infine che i miglioramenti sul fronte degli investimenti hanno interessato anche la fase di esecuzione dei lavori, con ammontare di risorse in conto capitale complessivamente pagate dall'Ente in conto competenza e residui pari a **50,5 milioni di euro** che comprendono pagamenti effettuati per ultimare opere infrastrutturali in corso di realizzazione.

3. Attività svolte in ambito portuale

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

3.1.1. Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto

Nell'ultimo trimestre del 2019 AdSP ha provveduto alla raccolta dei dati presso i concessionari e le imprese autorizzate, nonché presso le imprese fornitrici di lavoro temporaneo, relativi alle seguenti informazioni specifiche per il periodo 2020-22:

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

Il contenuto delle schede per la raccolta dati è stato precedentemente condiviso e concordato con le Organizzazioni Sindacali e con le Associazioni di categoria degli operatori portuali, alle quali sono stati anche presentati i risultati della ricognizione, che si è conclusa nelle prime settimane del 2020.

L'erompere della pandemia nel marzo dell'anno appena trascorso ha reso le previsioni raccolte dagli uffici non più affidabili, sia nell'immediato sia nel medio periodo, soprattutto in relazione all'incertezza rispetto ai traffici e ai fabbisogni occupazionali che si è generata nei primi mesi dell'emergenza sanitaria.

Lo stabilizzarsi delle condizioni operative e la ridotta variabilità delle tendenze rispetto al 2020 rappresentano un elemento necessario per la ripresa delle attività di ricognizione per il triennio 2021-23, in una situazione di maggiore visibilità per il futuro da parte degli operatori portuali, sia rispetto all'andamento dei volumi che al fabbisogno occupazionale diretto e indiretto.

Nel corso del mese di giugno 2021 sono stati perciò nuovamente somministrate alle imprese le schede per la raccolta dati, aggiornate rispetto a quelle inviate nel 2019, al fine di intercettare ulteriori elementi di analisi, quali lo stato di eventuale inabilità, totale o parziale, dei lavoratori diretti e la destinazione degli avviamenti per merceologia o tipologia di condizionamento della merce (i.e. container, rotabili, altre merci varie, rinfuse solide).

AdSP programma, perciò, di adottare il nuovo Piano Organico 2021-23 entro ottobre 2021.

3.1.2. In considerazione della proroga ex lege delle autorizzazioni e concessioni, fornire solo notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi e su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni

Ferme restando le problematiche dovute alla gestione emergenziale, non si segnalano criticità specifiche e si rimanda comunque al paragrafo 5.1 per una più diffusa descrizione.

Nel corso dell'anno 2020, nonostante l'emergenza pandemica in atto, sono stati rilasciati 15 titoli concessori di durata superiore a quattro anni, suddivisi in 6 rilasci (tra atti concessori e atti di sottomissione), 4 atti suppletivi e 5 licenze di subingresso.

Tabella 3.1.2.1. - Elenco titoli concessori superiori ai 4 anni rilasciati nel 2020

Concessionario	Data stipula	Tipo di atto	Tipo di attività	Attributo Ministeriale	Localizzazione
FENICE SRL	11/03/2020	SUNBINGRESSO EX ART. 46 COD. NAV.	STABILIMENTO BALNEARE	ATTIVITA' TURISTICO-RICREATIVE	VADO LIGURE
IMPRESA INDIVIDUALE BANFI PAOLO	12/05/2020	SUNBINGRESSO EX ART. 46 COD. NAV.	STABILIMENTO BALNEARE	ATTIVITA' TURISTICO-RICREATIVE	SAVONA
CENTRO SERVIZI DERNA SRL	22/05/2020	ATTO DI CONCESSIONE SUPPLETIVO E RICOGNITORIO	OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI	IMPRESE CHE SVOLGONO OPERAZIONI PORTUALI	RADICE CALATA DERNA E PONTE CANEPA
ASD TRAMONTANA SURF VOLTRI	23/07/2020	ATTO DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA	ATTIVITA' SPORTIVA DILETTANTISTICA	ATTIVITA' DIVERSE	GENOVA VOLTRI
A.O.C. SRL	31/07/2020	ATTO DI SOTTOMISSIONE EX ART. 38 COD. NAV.	REALIZZAZIONE PIATTAFORMA ECOLOGICA E NUOVO FABBRICATO TECNOLOGICO	DEPOSITI COSTIERI	CALATA OLI MINERALI
BUT SRL	10/08/2020	ATTO DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA	TERMINAL OPERATOR	IMPRESE CHE SVOLGONO OPERAZIONI PORTUALI	SAVONA
PESCATORI SAN PIETRO SOC. COOP.	10/08/2020	ATTO DI CONCESSIONE SUPPLETIVO	ATTIVITA' PESCA MARITTIMA E ATTIVITA' CONNESSE	ATTIVITA' DIVERSE	FASCIA DI RISPETTO DI PRA'
2 MBG DI MILANI A & C SNC	08/10/2020	SUNBINGRESSO EX ART. 46 COD. NAV.	STABILIMENTO BALNEARE	ATTIVITA' TURISTICO-RICREATIVE	SAVONA
GIUSEPPE SANTORO SRL	13/10/2020	ATTO DI CONCESSIONE SUPPLETIVO	SVOLGIMENTO DI ATTIVITÀ DI RIPARAZIONI NAVALI	CANTIERISTICA	RIPARAZIONI NAVALI, CALATA GADDA
ENRICO POLIPODIO SRL	13/11/2020	ATTO DI RINNOVAZIONE E RICOGNIZIONE	SVOLGIMENTO DI ATTIVITÀ DI RIPARAZIONI NAVALI	CANTIERISTICA	VIA DEI PESCATORI
PSA GENOVA PRA' SPA	18/11/2020	ATTO DI CONCESSIONE SUPPLETIVO	TERMINAL OPERATOR	TERMINAL OPERATORS	VOLTRI

Concessionario	Data stipula	Tipo di atto	Tipo di attività	Attributo Ministeriale	Localizzazione
RTI VITALI RONCELLO SRL	10/12/2020	ATTO DI SOTTOMISSIONE EX ART. 38 COD. NAV.	RIQUALIFICAZIONE HENNEBIQUE	IMPRESE ESECUTRICI DI OPERE IN PORTO	CALATA S. LIMBANIA
G.I.N. SPA	11/12/2020	SUNBINGRESSO EX ART. 46 COD. NAV.	CANTIERISTICA	CANTIERISTICA	VIA DEI PESCATORI
G.I.N. SPA	11/12/2020	SUNBINGRESSO EX ART. 46 COD. NAV.	CANTIERISTICA	CANTIERISTICA	VIA DEI PESCATORI
C.STEINWEG - GMT SRL	29/12/2020	ATTO DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA	TERMINAL OPERATOR	TERMINAL OPERATORS	PONTE ERITREA

Tra tali atti si segnala, in particolare, l'atto di sottomissione propedeutico all'avvio della progettazione diretta al recupero dell'edificio "ex Hennebique" e al successivo avvio dei lavori, che prevedono investimenti privati pari a circa 140 milioni di euro.

Nel corso del 2020 è stata, altresì, avviata la prima fase operativa del terminal Bettolo, su una porzione di mq 91.212 del più ampio compendio oggetto di intervento infrastrutturale realizzato dalla scrivente Amministrazione nel corso degli ultimi anni.

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

In applicazione dell'art. 199, comma 1, lett. b) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020, sono state svolte le istruttorie relative alle istanze di erogazione dei contributi relativi alle minori giornate di lavoro prestate da parte dei due soggetti autorizzati ex art. 17 negli scali di Genova e Savona-Vado Ligure nell'esercizio 2020, rispetto agli stessi mesi del 2019.

Tabella 3.1.3.1. - Minori giornate lavorate dalla CULMV "Paride Batini"

CULMV	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Totale
Giornate lavorate 2019	18.153	19.582	20.728	21.633	22.536	18.287	120.919
Giornate lavorate 2020	15.178	11.067	11.256	12.180	16.375	17.218	83.274
Differenza Giornate Lavorate	-2.975	-8.515	-9.472	-9.453	-6.161	-1.069	-37.645

Tabella 3.1.3.2. - Minori giornate lavorate dalla CULP "Pippo Rebagliati"

CULP	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Totale
Giornate lavorate 2019	3.077,0	3.163,0	2.956,5	3.054,5	2.164,5	3.020,0	17.435,5
Giornate lavorate 2020	1.791,0	2.006,0	2.056,0	2.133,5	1.930,5	2.175,5	12.092,5
Differenza Giornate Lavorate	-1.286,0	-1.157,0	-900,5	-921,0	-234,0	-844,5	-5.343

In particolare, come si evince dalle precedenti tabelle, a tutto agosto/settembre 2020 le minori giornate lavorate da parte delle imprese autorizzate ex art. 17 risultavano pari a 42.988 per una valorizzazione economica corrispondente a complessivi 3.868.920 euro, come dalle delibere adottate dal Comitato di Gestione e di seguito rappresentate.

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

Delibera Comitato Gestione	Scalo	Impresa autorizzata	Periodo	Avviamenti riconosciuti	Contributo
13/08/2020	Savona-Vado	CULP	aprile-giugno	3.343,5	300.915

13/08/2020	Genova	CULMV	marzo-giugno	30.415,0	2.737.350
23/10/2020	Savona-Vado	CULP	luglio- settembre	1.999,5	179.955
23/10/2020	Genova	CULMV	luglio-agosto	7.230,0	650.700

Le risorse previste dal dettato normativo per l'anno 2020 in un massimo di 4 milioni di euro risultano quindi utilizzate nella loro quasi totalità, fatto che, allo stato, non consente di contribuire alle ulteriori minori giornate lavorate che, per quanto riguarda l'impresa autorizzata nello scalo di Genova, risultano essere pari a 10.004 per il periodo ottobre-dicembre 2020, mentre per quella savonese ammontano a 126,5.

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

In primo luogo occorre sottolineare come, nel corso del 2020, l'incidenza delle misure restrittive per il contenimento della pandemia abbia limitato la possibilità di svolgere attività formativa in aula ed in presenza. Tale fenomeno ha generato un maggior ricorso alla formazione pratica sul campo e, nel caso dell'impresa autorizzata nello scalo di Savona-Vado Ligure, anche il ricorso a interventi formativi svolti da remoto.

Scalo di Genova

In relazione a quanto previsto nel "*Piano Industriale di riequilibrio, rilancio e sviluppo della Compagnia*" approvato dal Comitato di Gestione in data 31 luglio 2018, nel corso del 2020 la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini s.c.a.r.l. ha articolato la sua attività come segue:

- numero 378 moduli formativi;
- numero 12.965,5 ore di formazioni erogata;
- complessivi 17 corsi formativi per la sicurezza;
- complessivi 259 corsi per la formazione o l'aggiornamento di nuove figure professionali.

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

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

Scalo di Savona

Per quello che riguarda il soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 negli scali di Savona e Vado Ligure, l'attività di formazione svolta nel corso del 2020 è stata articolata in un totale di 3.699 ore di formazione suddivise tra corsi formativi per la sicurezza e corsi per la formazione o l'aggiornamento di nuove figure professionali.

I corsi di formazione sulla sicurezza hanno interessato 80 lavoratori e proseguiranno fino a coprire l'intero organico, mentre quelli di specializzazione hanno già interessato l'intero organico, aumentando il numero di specializzazioni in possesso dei singoli soci.

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

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

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

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

- il primo relativo ai temi della formazione e ricollocazione del personale totalmente o parzialmente inabile;
- il secondo concernente l'approvazione del Piano di risanamento della Compagnia Unica del porto di Genova, al fine di poter attivare gli interventi finalizzati a mantenere l'equilibrio patrimoniale dell'impresa.

Scalo di Genova

Per quanto imputabile all'attività di formazione si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 12 maggio, 30 giugno e 23 ottobre 2020, precedute dall'espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 818.000 euro per un periodo formativo comprendente la rendicontazione del secondo semestre 2019 ed estesa fino al mese di luglio 2020.

In materia di reimpiego in altre mansioni del personale non idoneo allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, presente in maniera significativa all'interno dell'impresa autorizzata, si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 12 maggio, 30 giugno e 29 dicembre 2020, precedute da espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 1.600.00 euro e relativa al periodo comprendente la rendicontazione del secondo semestre 2019 fino a tutto settembre 2020.

In ultimo, nel dicembre 2020, il Comitato di Gestione, previo parere favorevole della Commissione Consultiva, ha deliberato l'approvazione dell'aggiornamento del Piano di Risanamento della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie. Contestualmente a detta approvazione è stato altresì deliberato l'accordo che definisce condizioni, modalità e limiti dell'attivazione degli strumenti di sostegno patrimoniale a favore dell'impresa autorizzata.

Scalo di Savona

Per quanto imputabile all'attività di formazione si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 12 maggio, 23 ottobre 2020, precedute da l'espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 470.000 euro per un periodo formativo comprendente uno stralcio dell'annualità 2019 nonché il periodo compreso tra gennaio 2019 e luglio 2020.

In materia di reimpiego in altre mansioni del personale non idoneo allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, si segnalano le delibere del Comitato di Gestione del 30 giugno e 23 ottobre 2020, precedute da espressione di parere favorevole da parte della Commissione Consultiva. Con tali delibere è stata approvata l'istruttoria svolta dagli uffici sulla base delle istanze presentate che hanno comportato una erogazione complessiva pari a circa 165.000 euro e relativa al periodo gennaio-luglio 2020.

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

Il procedimento amministrativo volto all'iscrizione nel Registro detenuto dall'Ufficio Territoriale di Genova – Servizio Controllo del Territorio, Autorizzazioni e Registri – Ufficio Attività d'impresa e registri obbligatori ai sensi dell'art. 68 cod. nav. è disciplinato dal Regolamento dell'Ente in materia n. 555/1999.

La conclusione positiva del procedimento è attestata mediante rilascio di Decreto a firma del Presidente e l'iscrizione ha validità per il pertinente anno solare.

Nell'anno 2020 sono state iscritte al Registro n. 46 imprese per lo svolgimento delle attività descritte nei rispettivi decreti autorizzativi, quali:

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

Per un quadro complessivo, si precisa che le istanze di rinnovo per l'anno successivo vengono presentate dalle società interessate nel periodo settembre-dicembre dell'anno precedente e pertanto i rinnovi per l'anno 2020 erano già stati richiesti in precedenza, rispetto allo scoppio della pandemia.

Si segnalano n. 5 nuove iscrizioni rispetto all'anno 2019 in seguito ad istanze presentate nel corso del 2020, di cui n. 3 presentate dopo marzo 2020 e nonostante il periodo pandemico.

I termini di iscrizione al Registro sono stati oggetto della sospensione generale dei procedimenti amministrativi dal 23/02/2020 al 15/04/2020, prevista dall'art. 103 del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 in relazione ai procedimenti pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data.

Inoltre, sulla base della sospensione sull'intero territorio nazionale delle attività produttive industriali e commerciali, ad eccezione di quelle indicate negli allegati ai vari DPCM che si sono susseguiti nel tempo, si segnala che l'attività di solo alcune

società iscritte al Registro è risultata sospesa, in quanto non rientranti nei codici ATECO delle attività consentite.

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

Da ultimo, l'art. 10 del Decreto Legge 22 aprile 2021 n. 52 ha modificato l'articolo 1, comma 1, del DL 25 marzo 2020 n. 19, prorogando la scadenza dello stato di emergenza dal 30/04/2021 al 31/07/2021.

Ne consegue che la proroga di diritto delle iscrizioni al Registro ex art. 68 cod. nav. dell'anno 2020 ai novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza, è anch'essa posticipata al 29/10/2021, salvo ulteriori modifiche normative che intercorressero.

Per ciò che riguarda l'attività relativa alle società di cui all'art. 68 cod. nav. negli scali di Savona e Vado Ligure non si riscontra alcuna notizia rilevante.

4. Manutenzione delle opere portuali - opere di grande infrastrutturazione

4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2020 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2020, alla data del 31/12/2020

Tabella 4.1.1. - Elenco annuale delle opere 2020 - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2020 - PROGRAMMA ORDINARIO					
Opera infrastrutturale/ manutenzione	Denominazione intervento	Importo intervento	Importo impegnato al 31/12/2020	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
manutenzione	Manutenzione straordinaria fabbricati Savona (P.744)	600.000,00	600.000,00	gara aggiudicata	0%
manutenzione	Emergenza Savona: Lavori di ripristino opere foranee nei bacini di Savona e Vado Ligure (P.768)	9.974.714,47	9.974.714,47	gara aggiudicata	0%
manutenzione	Emergenza Savona: Lavori di ripristino pavimentazioni piazzali (P.770) Lotto 2: porto di Savona	3.481.280,00	3.481.280,00	gara aggiudicata	0%
manutenzione	interventi per emergenze Savona - ripristino parziale viabilità SV (P.784)	1.000.000,00	880.206,10	esecuzione	0%
manutenzione	Ripristino banchina sud-est Vado Ligure (Somma Urgenza) (P.777)	350.000,00	350.000,00	esecuzione	98%
manutenzione	Messa in sicurezza del varco doganale di Vado (Somma Urgenza) (P.788)	298.421,12	298.421,12	esecuzione	94%
manutenzione	Messa in sicurezza del Rio Sant'Elena (Somma Urgenza) (P.789)	110.000,00	110.000,00	esecuzione	100%
manutenzione	Ripristino barriera paramassi nel bacino portuale di Vado Ligure (P.786)	130.000,00	130.000,00	gara aggiudicata	0%

Opera infrastrutturale/ manutenzione	Denominazione intervento	Importo intervento	Importo impegnato al 31/12/2020	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
manutenzione	Interventi straordinari ferroviari passaggi a livello Savona e Vado Ligure (P.787)	500.000,00	500.000,00	gara aggiudicata	0%
manutenzione	Manutenzioni impianti Genova e Savona (P.3115)	3.000.000,00	3.000.000,00	gara aggiudicata	0%
manutenzione	Manutenzione straordinaria Fabbricati - Genova (P.3079)	980.000,00	980.000,00	esecuzione	0%
manutenzione	Somma Urgenza - messa in sicurezza dei prospetti della Stazione Marittima di Ponte dei Mille - Porto di Genova (P.3139)	61.000,00	61.000,00	esecuzione	100%
manutenzione	Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei fabbricati di competenza di AdSP - porto di Genova - categorie OG1 e OG2 (P.3118)	34.670,00	34.670,00	esecuzione	100%
manutenzione	Manutenzione straordinaria Palazzo San Giorgio (P.3078)	175.588,84	172.260,69	gara aggiudicata	0%
manutenzione	Manutenzione straordinaria fondali, banchine e litorali Savona-Vado (P.739)	64.420,16	72.977,43	gara aggiudicata	0%
opera	Realizzazione edificio servizi ad uso pubblico nella spiaggia di Zinola (P.637/1)	874.624,00	874.624,00	esecuzione	0%
opera	Varchi Vado - perizia di variante 4 (P.703)	3.500.000,00	3.500.000,00	esecuzione	100%
opera	Realizzazione della condotta acque nere di allaccio alla Piattaforma Multipurpose di Vado Ligure (P.722)	202.675,27	188.661,88	esecuzione	100%
opera	Intervento strutturale a difesa della costa di Vado Ligure (P.755)	1.908.764,00	1.908.764,00	gara aggiudicata	0%
opera	Adeguamento e potenziamento illuminazione aree portuali (P.665)	6.902.600,00	6.902.600,00	gara aggiudicata	0%
opera	Protezione passeggiata Voltri in destra idraulica torrente Leira (P.2931)	400.000,00	400.000,00	gara aggiudicata	0%
opera	Nuovo banchinamento calata Zingari (P. 2969)	2.685.007,66	2.685.007,66	gara aggiudicata	0%

Opera infrastrutturale/ manutenzione	Denominazione intervento	Importo intervento	Importo impegnato al 31/12/2020	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
opera	Passerelle Ponte Doria (P.3036)	60.000,00	60.000,00	esecuzione	0%
opera	Emergenza Savona: Lavori di ripristino terminal traghetti nel porto di Vado Ligure (P.769)	135.200,00	135.200,00	progettazione	0%
opera	Emergenza Savona: Lavori di ripristino pontili Zona 4 nel Porto di Savona (P.774)	231.906,57	231.906,57	progettazione	0%
opera	Emergenza Savona: Lavori di messa in sicurezza terrapieno Margonara ad Albissola Marina (P.775)	121.611,06	121.611,06	progettazione	0%
opera	Emergenza Savona: Lavori di ripristino banchine e arredi danneggiati nel Porto di Savona (P.773)	550.000,00	147.514,73	progettazione	0%
opera	Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44 (P.708)	19.723.862,51	147.652,86	progettazione	0%
opera	Danni da eventi di forza maggiore (mareggiate 2018 e 2019) (P.600)	1.000.000,00			
opera	Ampliamento Terminal Contenitori Ronco Canepa - variante (P.2603)	1.250.000,00			
TOTALE PREVISTO/TOTALE AGGIUDICATO		60.456.345,66	38.064.622,57		

Tabella 4.1.2. - Programma Straordinario 2020 - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2020 - PROGRAMMA STRAORDINARIO					
Opera infrastrutturale/ manutenzione	Denominazione intervento	Importo intervento	Importo impegnato al 31/12/2020	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
opere	Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente (P.2879)	79.673.000,00	79.673.000,00	Gara Aggiudicata	0%
opere	Nuova diga foranea di Genova (P.3062)	3.147.944,34	3.147.944,34	Progettazione - Gara Aggiudicata	0%
opere	Nuova Torre Piloti (P.3023)	19.500.000,00	19.408.922,49	Gara Aggiudicata	0%
opere	Consolidamento statico delle banchine e potenziamento delle dotazioni di banchina nel bacino di Sampierdarena e nel porto passeggeri (P.3129 LOT1, LOT2 E LOT3)	16.020.000,00	16.020.000,00	Lot1: Gara aggiudicata	Lot1: 0%
				Lot2: in Esecuzione	Lot2: 95%
				Lot3: Gara Aggiudicata	Lot3: 0%
opere	Nuovo accosto Calata Olii Minerali (P.2933)	15.153.923,20	15.153.923,20	Gara Aggiudicata	0%
opere	Dragaggi Sampierdarena e porto passeggeri (P.3106)	1.119.952,84	1.119.952,84	in Esecuzione	20%
opere	Cavalcaferrovia su Corso Siffredi (P.3138)	74.205,92	74.095,92	Gara Aggiudicata	0%
opere	Rifacimento del manto di copertura Stazione Marittima Ponte dei Mille (P.3081)	4.270,00	4.270,00	Gara Aggiudicata	0%
opere	Primo lotto funzionale dell'ampliamento dell'Aerostazione (P.3101)	11.044.209,92	11.044.209,92	Gara Aggiudicata	0%

Opera infrastrutturale/ manutenzione	Denominazione intervento	Importo intervento	Importo impegnato al 31/12/2020	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
opere	Water front di levante	10.000.000,00	10.000.000,00	in Esecuzione	
opere	Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente (P.2879 fase 2)	4.000,00	4.000,00	Attività preliminari affidate	
opere	Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/ParcoRugna"/"Linea Sommergibile" (P.2930) - variante	3.700.000,00			
opere	Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra lato sud (P.3067)	14.996.510,80			
opere	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri (P.2729)	47.307,39	47.307,69	Attività preliminari affidate	
opere	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri (P.2729)	19.097.930,91			
TOTALE PREVISTO/TOTALE AGGIUDICATO		193.583.255,32	155.697.626,40		

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

Tabella 4.2.1. - Opere di grande infrastrutturazione - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
Denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	stato di attuazione
Ampliamento terminal contenitori ponti ronco e canepa (p.2603)	61.378.134,90	Risorse Pubbliche	in esecuzione
Realizzazione nuova diga Vado Ligure prima fase (P.742)	80.000.000,00	Risorse Pubbliche	in esecuzione
Recupero funzionale di calata olii minerali e ampliamento di calata bettolo. (p.2460)	223.377.472,03	Risorse Pubbliche	completata
Porto di vado ligure*area portuale*costruzione di un'espansione a mare di 250.000 mq per nuovo terminal contenitori e riassetto dell'attuale terminal rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi (p.600)	254.386.428,57**	Risorse Pubbliche/Private	completata
Approfondimento banchine 8-9-10 nel bacino portuale di Savona per adeguamento accosto croceristico (P.720)	17.730.364,74	Risorse Pubbliche	completata
Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente (P.2879FASE1)	79.673.000,00	Risorse Pubbliche	in esecuzione*
Nuova diga foranea di Genova (P.3062) - progettazione	3.147.944,34	Risorse Pubbliche	in esecuzione*
Dragaggi Sampierdarena e porto passeggeri (P.3106) - progettazione	1.119.952,84	Risorse Pubbliche	in esecuzione*

*interventi previsti nell'annualità 2020 e pertanto ricompresi anche nelle tabelle precedenti

** costo totale intervento comprensivo della quota di risorse private: €296.705.000,0

5. Gestione del demanio

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

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

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

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

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

Scalo di Genova

Quale scenario generale, occorre rammentare che le strutture demaniali della sede di Genova hanno gestito, nel corso dell'anno 2020, 825 concessioni demaniali, di cui 703 concessioni per licenza e 122 concessioni per atto formale pluriennale.

Nel 2020 l'attività inerente alla gestione del demanio si è confermata come un'attività particolarmente intensa ed articolata; le annualità precedenti sono sempre state caratterizzate, in particolare, dalle attività inerenti il rilascio, il rinnovo e le modifiche dei titoli demaniali, volta a contemperare le tempistiche stringenti di risposta all'utenza con le esigenze di coerenza e completezza istruttoria, attività connotata dall'alto numero delle pratiche, e dalla loro frequente complessità. Nell'anno 2020, il sistema concessorio è stato, come noto, stravolto dalla legislazione emergenziale "covid". Il sistema di gestione concessoria è stato affrancato dall'elevato numero di rinnovi annuali di licenze concessorie in scadenza, in virtù della proroga *ex lege*, pur mantenendo l'attività inerente alle nuove concessioni e le modifiche o autorizzazioni di quelle vigenti.

Gli uffici, tuttavia, hanno dovuto porsi un integrale e complesso rifasamento integrale delle procedure e dell'organizzazione delle attività, per l'impatto della citata legislazione, comportante un impatto massivo e delicato su attività e procedimenti di carattere demaniale, con particolare riferimento alle proroghe concessorie, alla sospensione del pagamento dei canoni, con conseguente concentrazione delle fatturazioni in tempi ristretti, alla cessazione del periodo di sospensione ed alle riduzioni dei canoni concessori. L'attività ha richiesto:

- screening delle concessioni interessate alla normativa di proroga concessoria, gestione di casi atipici o interferenziali, allineamenti della nuova scadenza dei titoli, gestione massiva dell'onere di assolvimento del supplemento del supplemento dell'imposta di registro e lo sviluppo di modelli per le relative comunicazioni ai concessionari;
- approfondimenti normativi e fissazione di linee strategiche da proporre al vertice, e comunicare al cluster concessorio, in tema di riduzione dei canoni;
- interazione con gli uffici finanziari in termini di compatibilità di bilancio, revisione in diminuzione delle previsioni di entrata e delle tempistiche di fatturazione;
- approfondimento di vari aspetti, non univoci a causa della formulazione generica delle norme, in ordine ai presupposti della riduzione, tradotti nelle comunicazioni esplicative ai concessionari, ed in numerosissime esplicazioni per le vie brevi (*front office*), dopo avere fornito agli uffici risposte standard sui presumibili più frequenti quesiti;
- assunzione della individuazione di categorie e tipologie concessorie da escludere a priori dalla riduzione;
- esame individuale delle diverse centinaia di concessioni a fini di verifica della titolarità alla riduzione del canone, a fini di selezione dei possibili beneficiari

cui destinare le comunicazioni di richiesta documentazione relativa al decremento di fatturato;

- studio e predisposizione della delibera e del decreto regolativo delle riduzioni dei canoni;
- coerenti e sistematiche direttive applicative agli uffici, anche in termini di riscontro informativo all'utenza;
- redazione di vari modelli, differenziati, di lettere e dichiarazioni sostitutive (inerenti al decremento di fatturato, presupposto della riduzione dei canoni) ai concessionari, secondo loro tipologie; comunicazioni elaborate anche ai fini di stringente auto-assunzione di responsabilità delle dichiarazioni, considerata la rilevanza erariale del riconoscimento riduttivo;
- rideterminazione, per singole concessioni, dei canoni oggetto di riduzione, con conseguenti fatturazioni o note di credito;
- elaborazione di dinieghi di riduzione, previa analisi dei requisiti, differenziati in relazione alle motivazioni;
- gestione specifica delle concessioni del comparto cantieristico, connotato da presupposti riduttivi passibili di differenti interpretazioni;
- per quanto riguarda l'incremento del canone minimo: definizione concessionari interessati dalla normativa - relativo incremento del deposito cauzionale e conseguenti controlli su ottemperanza e conformità polizze - modelli di comunicazione ai concessionari - criticità concessorie conseguenti all'incremento di canone e soluzioni mitigatorie, ove praticabili;
- monitoraggio frequente sullo stato di attuazione delle attività, nei tempi ristretti assegnati per le incombenze massive;
- costante riscontro agli uffici su casi e questioni specifici.

In generale, l'attività ha comportato un integrale rifasamento di procedure e scadenze, oltre che di "interpretazione integrativa" degli istituti concessori, volta a regolare varie conseguenze delle norme di proroga ex lege e riduzione canoni non previste dalle norme emergenziali, in supplenza alla genericità delle stesse.

Si menziona infine, nell'ambito delle conseguenze della situazione emergenziale, l'analisi del tema "ordinanza balneare/covid", finalizzata a definire i limiti di competenza istituzionale dell'ente (regolazione degli usi del demanio pubblico o in concessione balneare) rispetto alle norme di tutela pandemica, di competenza di altre Amministrazioni.

A prescindere dalle sopracitate incombenze straordinarie, in via generale, come negli anni precedenti, l'attività di gestione concessoria si è svolta anche in contatto

collaborativo con altri enti ed istituzioni, senza trascurare l'aspetto relazionale con operatori ed associazioni di categoria.

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

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

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

Sono confermate deleghe di firma ai direttori su atti autorizzativi relativi ad attività temporanee, con ciò restringendo i tempi di rilascio, sovente ristretti, per la necessità di corrispondere a istanze spesso proposte con scarso anticipo, spesso per eventi di rilievo cittadino.

Scalo di Savona e Vado Ligure

Nell'ambito della circoscrizione territoriale ricompresa nel tratto di costa che va da Rio Sodio nel Comune di Albissola Marina a Punta dell'Asino nel Comune di Bergoggi, gli Uffici hanno gestito complessivamente 315 concessioni di cui 283 regolate da licenza di durata fino a quattro anni e 32 regolate da atto formale pluriennale.

Particolare rilievo hanno avuto gli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria da COVID-19 per le significative ripercussioni sulle attività presenti nel territorio che hanno condizionato l'attività degli Uffici a fronte degli importanti provvedimenti attuati dal Governo al fine di predisporre le necessarie misure per il rilancio economico del Paese.

Al riguardo va segnalato un impegno straordinario degli Uffici per l'adeguamento dei provvedimenti di competenza, sin dalle prime misure emanate all'inizio dell'emergenza con il primo generale *lockdown*.

In primo luogo, va evidenziata un'intensa attività per la soluzione delle criticità organizzative e delle difficoltà con l'utenza nella nuova e necessaria impostazione

dei procedimenti finalizzati al rilascio di un provvedimento digitale anziché cartaceo, a cui si è aggiunta la complessità delle novazioni legislative su diversi aspetti demaniali in merito alla sospensione del pagamento del canone e della richiesta di riduzione dello stesso nonché alla durata della concessione.

Detta attività ha riguardato in particolare:

- approfondimenti normativi e confronto con Uffici amministrativi e territoriali per la predisposizione di modelli di atti e/o provvedimenti attuativi delle misure adottate dal Legislatore nazionale;
- l'interlocuzione con l'utenza allo scopo di fornire le necessarie informative in merito all'applicazione delle misure disposte e i chiarimenti al riguardo;
- la verifica della ricorrenza dei presupposti soggettivi e oggettivi ai fini dell'applicazione delle sopra citate disposizioni;
- la verifica degli adempimenti fiscali, anche tramite la locale Agenzia delle Entrate, relativi alla formalizzazione delle proroghe dei titoli vigenti disposte dalla normativa emergenziale sopra richiamata;
- la predisposizione e l'adozione dei relativi provvedimenti, oltre alla trasmissione degli stessi all'Agenzia delle Entrate ai fini della registrazione;
- l'esame e la valutazione delle richieste di riduzione del canone ai sensi e per gli effetti dell'art. 199, comma 1, del decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77;
- l'elaborazione di lettere di chiarimenti ovvero motivi ostativi all'accoglimento nei casi di assenza dei requisiti, differenziati in relazione alle tipologie di attività;
- la rideterminazione dei canoni oggetto di istanza di riduzione con esito positivo, con conseguenti fatturazioni o determinazione delle somme versate in eccedenza per l'emissione di note di credito nel caso di canoni concessori già versati anticipatamente nell'anno 2019;

Ulteriori criticità della situazione emergenziale si sono verificate anche nella stagione estiva per l'attività di balneazione sia nelle aree in concessione sia negli arenili liberi. L'emanazione di una ordinanza, finalizzata a disciplinare l'attività balneare, rispetto alle molteplici norme di tutela pandemica emanate per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID 19 ha comportato infatti una importante attività di approfondimento normativo e sintesi (DD.PP.CC.MM., decreti-legge, ordinanze ministeriali, regionali e sindacali da coordinare con protocolli e linee guida in materia nazionali e regionali).

Oltre la disciplina dell'attività balneare sugli arenili di competenza si è provveduto ad organizzare in collaborazione con gli Enti locali, un apposito servizio di vigilanza di

regolamentazione di accesso agli arenili pubblici, al fine di evitare assembramenti di persone e di assicurare la distanza interpersonale.

A ciò si è aggiunta l'ordinaria attività di gestione del demanio che ha riguardato comunque procedimenti di rilascio di concessioni nonché istanze volte all'ottenimento di autorizzazione al sub ingresso (art. 46 Cod. Nav), di autorizzazione alla variazione della concessione (art. 24 reg. Cod. Nav.), di autorizzazione all'affidamento a terzi di attività oggetto di concessione (ex art. 45 bis), oltre alla gestione di ingiunzioni di sgombero ai sensi dell'art.54 del Cod. Nav. ed indennizzi ai sensi dell'art. 8 della L.400/1993 conseguenti anche per pagamenti tardivi dei canoni anticipati.

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

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

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

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

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

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

dell'emergenza sanitaria da COVID-19, con deliberazione prot. 83/2/2020 del 20.11.2020 è stato approvato lo strumento regolatorio - adottato con decreto presidenziale n. 1414 del 17.12.2020 - che, nel rispetto della richiamata normativa dispone, in sintesi:

- la riduzione dei canoni concessori nei confronti dei concessionari titolari di concessione demaniale marittima rilasciata dall'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, ai sensi dell'art. 36 del codice della navigazione e degli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 30 giugno 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20% del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019, in considerazione del calo dei traffici nei porti di competenza dell'Ente;
- una riduzione dei canoni concessori, per il periodo 1° gennaio 2020 - 31 luglio 2020, pari alla riduzione del fatturato subita, ciò anche al fine di mantenere comunque inalterato il rapporto fra valore del canone concessorio e fatturato negli anni indicati dalla norma di cui trattasi;
- per il calcolo del fatturato occorre fare riferimento solo ed esclusivamente a quello relativo all'attività oggetto di concessione e va eseguito prendendo a riferimento i dati di cui al registro IVA, o quelli di pari accezione, per i soggetti esonerati dalla tenuta di tale registro. Devono essere considerate tutte le fatture attive (al netto dell'IVA) con data di effettuazione dell'operazione che cade nel periodo infrannuale indicato, tra le quali le fatture differite emesse in periodo successivo, e relative a operazioni effettuate nel periodo infrannuale indicato;
- un riconoscimento della riduzione nel limite massimo complessivo di euro 3.105.000, coerentemente con la precedente deliberazione prot. n. 54/2/2020 del 22.7.2020 prevedendo che, nel caso in cui la sommatoria delle riduzioni ammesse dovesse eccedere tale importo, la riduzione riconosciuta a ciascun concessionario dovrà essere ridotta nella stessa proporzione.

Precisato quanto sopra, si comunica che:

- hanno presentato istanza di riduzione del canone concessorio, per come indicato nel citato decreto, n. 140 concessionari;
- sono state ritenute accoglibili n. 80 istanze;
- attualmente è stata applicata la predetta riduzione del canone, per il periodo 1° gennaio 2020 - 31 luglio 2020, a favore di n. 55 concessionari mentre sono in corso di adozione gli atti necessari per l'applicazione della riduzione del canone nei confronti delle rimanenti 25 istanze ritenute accoglibili.

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

Nel corso del 2020 le attività di fatturazione sono state influenzate dal verificarsi dell'emergenza pandemica, che ha comportato la necessità di sospendere tali attività in attesa di individuare i più adeguati strumenti di sostegno di cui al precedente punto 5.1.

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

Ciò ha comportato uno slittamento dei relativi incassi, che impatteranno sul bilancio 2021.

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

Necessaria attenzione e specifici approfondimenti si sono dovuti conferire a situazioni concessorie sotto il profilo legale, causate, in alcuni casi -non frequenti, ma gravosi - dalla propensione a contenziosi, spesso strumentali, o costituenti strumento di pressione indiretta sull'agire amministrativo.

6. Tasse portuali

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

La diffusione del Covid-19 e le conseguenze connesse hanno causato rilevanti impatti nel tessuto economico del paese determinando una diminuzione della domanda dei trasporti marittimi estesa a tutti i settori del traffico merci e passeggeri.

Il calo dei traffici ha influito sul valore delle entrate tributarie accertate, che hanno registrato una contrazione del 21,04% rispetto al 2019, attestandosi complessivamente a 45,2 milioni di euro, valore che comprende anche il dato "normalizzato" riferito al volume della tassa di ancoraggio "sospesa" (1,379 ml di euro)

La contrazione delle entrate tributarie è stata in parte compensata dalle misure adottate dal Governo in materia di trasporto marittimo di merci che con l'art. 92 del D.L. n. 18/2020 ha previsto la disapplicazione della tassa di ancoraggio per il periodo 17 marzo - 30 aprile 2020 e il conseguente riversamento alle AdSP (dato normalizzato 2020).

Di seguito si riporta la variazione percentuale per tipologia di tassa.

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

TOTALE AdSP	2019	2020	Δ %
Tassa Portuale	30.966	26.258	-15,20%
Tassa Ancoraggio	20.840	14.212	-31,80%
Sovrattassa merci	2.832	1.253	-55,76%
Addizionale per vigilanza e servizio di sicurezza portuale	2.574	2.071	-19,54%
Contributo soppressione tassa ancoraggio		1.379	
TOTALE	57.212	45.173	-21,04%

Si rileva infine che l'andamento delle entrate tributarie nell'articolazione per scalo evidenzia una diversa composizione della contrazione, più evidente nello scalo di Genova (-25,07%) rispetto allo scalo di Savona (-3,49%). La voce che presenta maggiore sofferenza è la tassa di ancoraggio che nello scalo di Genova,

pur considerando l'importo riversato dal Ministero, ha fatto registrare una riduzione del 30,93%.

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

SCALO DI GENOVA	2019	2020	Δ %
Tassa Portuale	24.983	20.392	-18,38%
Tassa Ancoraggio	16.141	10.113	-30,93% ¹
Sovrattassa merci	2.832	1.253	-55,76%
Addizionale per vigilanza e servizio di sicurezza portuale	2.574	2.071	-19,54%
Contributo soppressione taxa ancoraggio		1.035	
TOTALE	46.531	34.864	-25,07%

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

SCALO DI SAVONA-VADO LIGURE	2019	2020	Δ %
Tassa Portuale	5.983	5.866	-1,95%
Tassa Ancoraggio	4.699	4.099	-5,45% ³
Sovrattassa merci			
Addizionale per vigilanza e servizio di sicurezza portuale			
Contributo soppressione taxa ancoraggio		343	
TOTALE	10.681	10.309	-3,49%

¹ Dato comprensivo del ristoro per soppressione taxa ancoraggio

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

Tabella 6.2.1. - Tabella entrate tasse portuali

TASSE PORTUALI	2018	2019	2020
Tassa Portuale	30.834	30.967	26.258
Tassa di Ancoraggio	17.997	20.840	14.212
Sovrattassa Merci	5.257	2.832	1.253
Addizionale Sovrattassa Merci per Security	2.798	2.574	2.071
Contributo soppressione tassa di ancoraggio			1.379
TOTALE TASSE PORTUALI	56.886	57.213	45.173