



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

DEL

MAR LIGURE OCCIDENTALE

Piano Operativo Triennale

2021-2023

INDICE

1. Scenari, inquadramento del mercato e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale	3
a. I traffici containerizzati	5
b. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili.....	11
c. I traffici di rinfuse solide.....	16
d. I traffici di rinfuse liquide.....	20
e. La movimentazione passeggeri	23
f. Il settore industriale.....	27
2. Le linee strategiche per il triennio	33
a. Lo sviluppo della pianificazione del sistema: obiettivi e strategie	33
b. La programmazione delle opere portuali.....	38
i. Il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità.....	46
ii. La programmazione delle opere per il triennio negli scali di Genova e Savona-Vado.....	57
c. La politica ambientale	73
d. Le azioni per lo sviluppo della ZLS e aree buffer	76
e. Le azioni per la digitalizzazione portuale.....	81
3. Progetti e azioni nell'ambito della politica europea dei trasporti.....	90
a. Progetti in corso	92
b. Prospettive per la nuova programmazione	93
c. Azioni a sostegno della fornitura di combustibili alternativi in porto.....	95
4. Il lavoro portuale.....	99
5. L'organizzazione interna	103

1. Scenari, inquadramento del mercato e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

A partire dai primi mesi del 2020 la diffusione dei contagi da COVID-19, prima a livello locale e poi in maniera globale, ha completamente modificato le normali abitudini di vita e, conseguentemente, le attività economiche di quasi tutti i settori.

L'intero settore dello shipping, sia quello dedicato al trasporto di merce sia quello del trasporto di persone, è stato particolarmente penalizzato prima da un blocco delle attività produttive in Far East e, successivamente, da un drastico calo dei consumi trasversale a tutti i segmenti di traffico.

A livello nazionale, le misure restrittive introdotte a partire dal mese di marzo hanno generato un sostanziale blocco delle attività produttive e della domanda di trasporto, con una contestuale riduzione dei consumi e dei commerci internazionali mai registrato in precedenza.

Gli effetti stimati dal Fondo Monetario Internazionale possono riassumersi in un calo del PIL globale nel primo trimestre 2020 dell'1,4% ed un ulteriore rallentamento del 6,9% nel secondo, chiudendo comunque l'anno con una contrazione globale del 3,3%.

Sempre lo stesso FMI, nell'ultimo outlook di aprile, stima una ripresa più rapida di quanto ipotizzato in precedenza prevedendo un rimbalzo del PIL globale pari al 6% nel 2021 e al 4,4% nel 2022.

All'interno di queste proiezioni globali di crescita è necessario, però, fare dei distinguo tra la situazione delle economie avanzate e quella dei paesi emergenti: le prime hanno infatti chiuso il 2020 in maggiore sofferenza rispetto ai dati dei paesi emergenti (-4,7% vs. -2,2%). Per le economie avanzate è inoltre prevista una ripresa più lenta rispetto a quella stimata per le altre economie.

Inaffetti, se l'economia mondiale nel suo complesso è prevista tornare già nel corso del 2021 ai livelli del 2019, a fine 2022 per le economie emergenti si stima una crescita del 10% rispetto al 2019, mentre quelle più avanzate si arresta attorno al 4% di crescita.

Sul versante del commercio marittimo, il trend di crescita globale dei traffici aveva iniziato a dare i primi segnali di rallentamento già nel 2019 e il 2020 ha contribuito ad acuire la situazione. Il persistere di tensioni commerciali, soprattutto fra Stati Uniti e Cina, e l'elevata incertezza politica avevano infatti minato la crescita a livello globale e quindi l'andamento dei traffici internazionali.

Il trasporto marittimo, che rappresenta la stragrande maggioranza delle relazioni globali, aveva infatti registrato un rallentamento nella crescita già nel 2019 rispetto al 2018 (0,5% nel 2019 a fronte di 2,8% nel 2018) e l'avvento della pandemia ha definitivamente invertito la tendenza determinando un calo dei traffici, mai registrato dopo la crisi del 2008/09, pari al 4,1%.

Nonostante ciò, sempre secondo la stessa UNCTAD, seppure i tempi e la portata della ripresa possano essere influenzati da svariati fattori, il commercio marittimo è previsto ritornare su un volume pre-pandemia già nel corso del 2021, con una crescita del 4,8%.

Nonostante la rapidità con cui i commerci internazionali hanno mostrato segnali di ripresa, risulta chiaro come le interruzioni causate dalla pandemia di COVID-19 rischieranno di avere anche effetti duraturi nel panorama complessivo andando a modificare gli attuali modelli di globalizzazione con effetti sulla supply chain, sui modelli di produzione just-in-time.

A seconda di come questi i modelli si dispiegheranno e interagiranno, le implicazioni per il trasporto marittimo potranno generare cambiamenti anche intensi all'attuale modello di business.

In questo panorama particolarmente variegato, le prospettive di recupero dell'economia nazionale appaiono più lente rispetto a quelle internazionali ed a quella dei paesi più prossimi, quali Germania e Francia. Secondo le previsioni di FMI l'economia nazionale tornerà ai livelli pre-pandemia solo nel corso del 2023 ma, almeno fino al momento, la domanda di trasporto marittimo sembra reagire con maggiore rapidità rispetto al trend generale dell'economia.

Sempre a livello italiano, sul versante dei commerci internazionali il 2020 ha mostrato una decisa battuta di arresto in termini di quantità trasportate (-10,7%), con un calo più marcato per quanto riguarda le importazioni (-11,8%) e una riduzione più contenuta nelle esportazioni (-8,2%). Il trasporto marittimo rappresenta circa il 50% del totale delle relazioni commerciali del nostro paese: nell'anno appena trascorso i quantitativi di merce trasportati via mare da e per l'Italia sono diminuiti del 13,5% in totale (-15,8% in import e -7,1% in export). Le importazioni hanno subito una maggiore contrazione principalmente a causa del peso delle materie prime (petrolio, carbone e metalli e prodotti metalliferi) che rappresentano oltre il 70% dell'import verso il nostro paese e che nel 2020 si sono ridotti del 18,8%.

La stima delle previsioni di traffico a livello locale è, già in generale, particolarmente laboriosa ma, a seguito di un evento straordinario come quello di una pandemia, diventa ancora più complicata.

Premettendo che le poche stime disponibili sui trend dei vari settori potrebbero diventare immediatamente obsolete in caso di nuove recrudescenze della pandemia, in linea generale ci si può attendere che i traffici possano raggiungere nel corso del 2021 o al più tardi nel primo semestre del 2022, livelli in linea con quanto registrato nel 2019. Da questa previsione, almeno in questa fase, sembrano essere esclusi i prodotti petroliferi che, complici anche le tendenze consolidate verso la riduzione dei consumi e al sempre maggiore utilizzo di energie da fonti rinnovabili, sembrano non aver intrapreso un percorso di ripresa simile a quello delle altre merceologie.

Per quello che riguarda il trasporto passeggeri, a maggior ragione, sarà dirimente l'effetto di eventuali ulteriori misure di restrizione. Nel caso di una risoluzione della citata problematica, le prospettive per il triennio rimarrebbero positive mettendo a frutto i significativi investimenti che gli operatori hanno da qualche tempo in corso sia dal punto di vista del naviglio che da quello dei terminal e dei servizi offerti alla clientela.

a. I traffici containerizzati

Già prima dello scoppio della pandemia il settore del trasporto marittimo di merci containerizzate stava attraversando un periodo di crescente volatilità. Le previsioni di crescita erano allora sensibilmente influenzate dalle tensioni geopolitiche citate in precedenza, mentre il mercato marittimo registrava una situazione di eccesso di offerta di stiva rispetto alla domanda. La disponibilità crescente di capacità in un mercato poco dinamico generava, infatti, un livello dei noli difficilmente sostenibile per i carrier globali con la rata media per il trasporto di container da 40' registrata a settembre 2019 che si attestava attorno ai 1,700 USD. (Container Forecaster & Annual Review 2019/20, Drewry Maritime Research)

L'emergenza sanitaria a febbraio 2020, proprio nella regione del mondo dove viene movimentato oltre il 50% dei container a livello globale, poteva rappresentare un elemento di forte squilibrio sul mercato. In assenza di azioni da parte dei carrier, infatti, il divario fra domanda e offerta avrebbe potuto ampliarsi ulteriormente generando una situazione di sovraccapacità pari, se non peggiore, a quanto accaduto nella precedente crisi globale del 2008-09.

In questo scenario, i carrier sono invece riusciti a ridurre gli impatti grazie ad un'attenta gestione della capacità disponibile che si è manifestata, soprattutto nelle prime settimane seguenti l'insorgere dell'epidemia, in una massiccia cancellazione di tocche nei porti e nella revisione delle rotazioni delle navi. La gestione congiunta dei servizi sulle rotte principali attraverso il sistema delle alleanze ha permesso agli

operatori globali, tutti consorziati fra di loro nella gestione della capacità disponibile, di limitare le perdite nei primi mesi dell'emergenza e, anzi, di aumentare in maniera sostanziale le rate di nolo, soprattutto in virtù del ritorno prepotente della domanda su alcune rotte strategiche, in primo luogo sul Transpacifico.

Il secondo semestre del 2020, diversamente da quanto previsto prima dell'estate, ha registrato il ritorno della domanda di trasporto, generato principalmente dall'uscita della Cina e di altri paesi dell'Estremo Oriente dall'emergenza sanitaria, oltre che dall'aumento di domanda di prodotti di consumo che ha supportato la crescita esponenziale degli acquisti online soprattutto negli Stati Uniti, ma anche in Europa.

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%.

L'inaspettata rapidità del rimbalzo nella domanda a livello globale ha generato, però, alcuni elementi di criticità che si stanno riverberando lungo tutta la catena logistica, generando una notevole riduzione della qualità dei servizi resi e, al contempo, una crescita dei noli mai registrata nel settore.

La crescita della domanda nei mesi ha causato:

- la riduzione al minimo storico, a partire dal quarto trimestre 2020, del numero delle navi non operative;
- mancanza di capacità disponibile sui servizi principali, anche su quelli operati con le navi di maggiori dimensioni;
- aumento dei noli che secondo Drewry sono passati da 1.700 USD nel 2019 a 8,500 USD nel 2020 (Drewry World Container Index, Drewry Maritime Research);
- ritardi nell'imbarco nei porti di origine e congestione dei porti di destinazione, soprattutto in quelli della West Coast degli Stati Uniti, che ha determinato un grave ridimensionamento dei livelli di affidabilità dei servizi e dei tempi di resa della merce;
- prolungamento del dwell-time dei container vuoti impegnati in maniera prolungata nelle spedizioni;
- generale riduzione della qualità del servizio marittimo e terrestre (frequenza dei servizi, tempi di consegna ed affidabilità).

Come anticipato, uno degli elementi che ha consentito ai carrier di non subire la crisi con le stesse ripercussioni che si erano verificate nel 2009, oltre alla rapida ripresa

della domanda, è rappresentato dalla presenza di tre alleanze globali attraverso le quali gli operatori hanno potuto ottimizzare la gestione della capacità limitando in maniera sostanziale rispetto al passato il rischio di sovracapacità dovuta alla presenza di più servizi in concorrenza fra loro sulle stesse rotte.

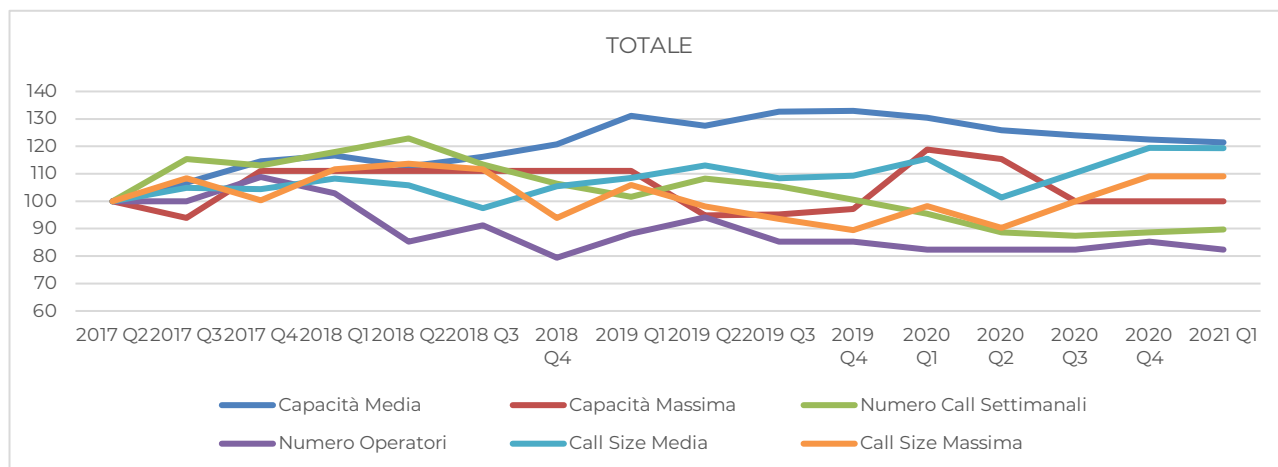
I principali nove carrier, raggruppati nelle tre principali alleanze, controllano circa l'85% della capacità della flotta mondiale in termini di TEU. Sulle tratte East-West (40% dei volumi complessivi) arrivano a rappresentare collettivamente la quasi totalità della capacità disponibile sul mercato.

A fronte della crisi dei volumi della prima parte del 2020 la spinta alla concentrazione e agli investimenti in navi di grandi dimensioni continuano a rappresentare il tratto distintivo della direzione di crescita degli operatori globali. Su 566 navi in ordine al momento, 59 hanno una capacità di almeno 23.000 TEU e lunghezza di 400 m, mentre altre 125 hanno una capacità tra 14.000 TEU e 23.000 TEU e lunghezza di 366m. La somma di queste navi di classe superiore rappresenta quindi il 66% della capacità di stiva in ordine attualmente sottoscritta per un totale di oltre 3 milioni di TEU, ovvero il 13% della flotta attualmente disponibile a livello mondiale.

Tali dinamiche, che si sono consolidate negli anni e che, nonostante la pandemia, sembrano non doversi arrestare nel prossimo futuro, confermano fenomeni già evidenziati in passato: da un lato terminal e porti devono essere in grado di rispondere ai bisogni infrastrutturali, operativi e di rapido smistamento delle merci rappresentati da navi di grandi dimensioni e, dall'altro, i porti inseriti nelle rotazioni dei principali servizi devono essere in grado di servire mercati capaci di garantire volumi di sbarco ed imbarco coerenti con le dimensioni del nuovo naviglio e con la sua economicità gestionale.

Il numero di container per toccata necessario, infatti, a garantire un adeguato tasso di utilizzo delle navi, influenza in maniera significativa la struttura dei servizi, anche dal punto di vista della velocità di esercizio e del numero di porti toccati lungo la rotazione. In questo contesto un porto che sia in grado di svolgere in maniera continuativa operazioni di trasbordo può attirare traffici anche da mercati non captive, garantendo volumi sufficienti a rifornire i servizi principali e giustificare la toccata del servizio nello scalo sia dal punto di vista economico che operativo.

Grafico 1.1. - Evoluzione capacità, numero di call settimanali, call massima, operatori presenti, 2017 Q2-2021 Q1 (2017 Q1 = 100)



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

Nel periodo considerato nel grafico 2.1, assunto il secondo trimestre del 2017 come punto di riferimento iniziale per l'analisi dell'evoluzione di alcune dimensioni relative ai servizi, alla quantità di pezzi movimentati e al numero di operatori presenti, risultano evidenti, anche per il nostro sistema portuale, le dinamiche globali sopra descritte, con particolare riferimento alla concentrazione dei servizi. Nel corso degli ultimi anni il numero di operatori presenti è diminuito del 26%, passando da 34 a 25 e il numero di tocche settimanali si è ridotto del 25% da 45 a 35. Tale andamento decrescente non è però da attribuire ad una mancata competitività del sistema portuale, quanto piuttosto da inserire nei fenomeni più globali della concentrazione del mercato e nel consolidarsi delle alleanze globali come modalità operativa stabilmente affermata nell'industria.

Altrettanto evidente è la crescita della capacità media delle navi che scalano i porti del sistema che è passata da 3.172 TEU a 3.853 (+21%). La capacità di trasporto media è aumentata su tutti i servizi che fanno capo al sistema portuale: Estremo Oriente (+9%, da 12.361 a 13.522 TEU), Nord America (+20%, da 4.856 a 5.845 TEU) e Sud America (+128%, da 3.879 a 8.873 TEU). Il differente andamento sulle diverse rotte dipende sia dai già evidenziati fenomeni di concentrazione dei servizi sia dalla notevole crescita dei volumi che si è registrata in alcuni casi specifici.

Nel contesto globale di un ritorno ad un percorso di crescita, sicuramente più rapido di quanto immaginato al momento dell'ingresso nella prima fase della pandemia, è quindi fondamentale che i sistemi portuali attorno ai quali gravitano le principali direttrici di traffico programmino e siano in grado di garantire nuovi livelli di accessibilità sia sul versante marittimo che su quello terrestre, oltre ad un accentuato livello di flessibilità gestionale. Tale dimensione operativa, connessa ad un adeguata dimensione infrastrutturale, rappresenta un elemento fondamentale perché il

sistema portuale possa intercettare la crescita dei volumi che, salvo recrudescenze della diffusione del virus, è prevista consolidarsi nel breve e medio periodo e che gli operatori intendono affrontare attraverso un attento dispiegamento della propria capacità sulle rotte e i porti che garantiscono adeguati volumi ed efficienza.

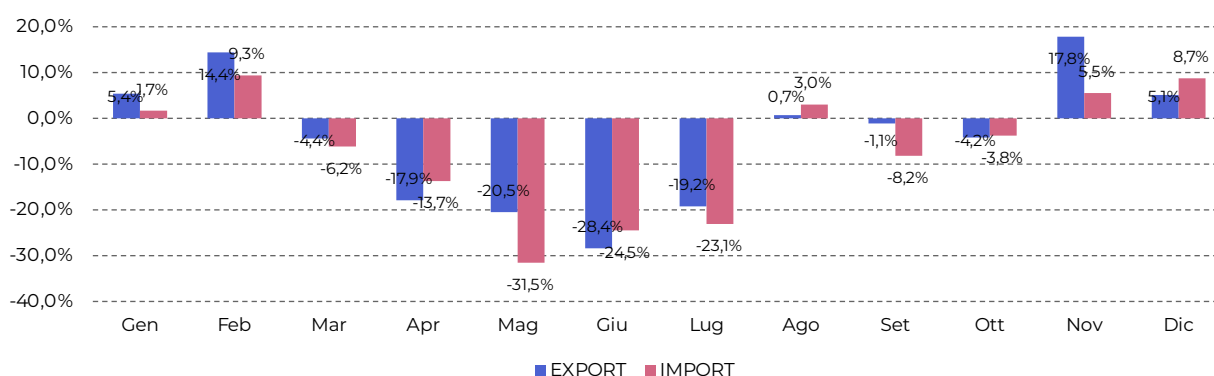
Traffici del sistema portuale

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%).

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 molto significativa (-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 oltre i livelli di traffico del 2019 (+4,5% nel quarto trimestre).

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

Grafico 1.2. - Andamento dei traffici containerizzati, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)

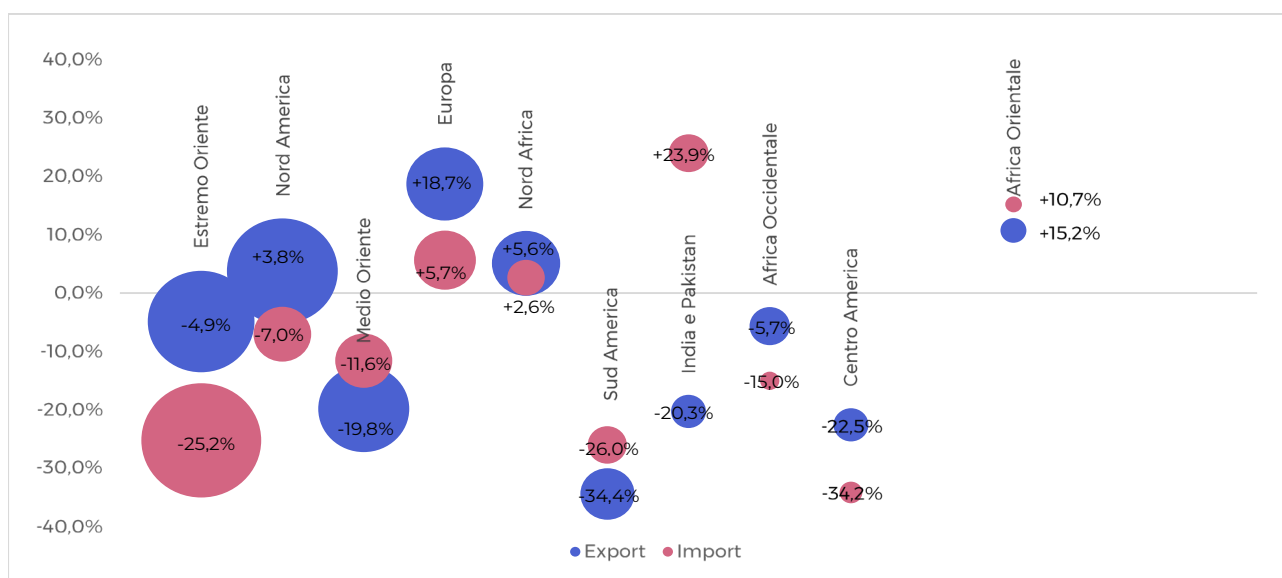


Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, 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, in crescita del 3,8% nei 12 mesi).

Grafico 1.3. - Andamento traffici container per aree geografiche, Ports of Genoa, 2020/19, (TEU)



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

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 dicembre 2019 e, definitivamente, nel corso del 2020 dell'attività nei 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.

Un dato positivo anche in chiave prospettica, ed in controtendenza rispetto allo scenario complessivo del traffico containerizzato, è quello che riguarda la movimentazione di merci via ferrovia che ha registrato nel 2020 un incremento di volumi pari al 4,0% rispetto all'anno precedente, raggiungendo uno split modale del 14,5%. La percentuale raggiunta è certamente al di sotto degli obiettivi da raggiungere già nel breve periodo ma, unitamente alle nuove infrastrutture entrate in funzione e di prossima realizzazione, può rappresentare un segnale di svolta nella giusta direzione.

Le prospettive per il prossimo triennio scontano le incertezze legate ad un'effettiva e completa uscita dallo stato di allerta sanitaria, da cui dipende la stabilità della ripresa.

Nell'ipotesi di prospettiva “guarigione” del sistema, una stima plausibile del traffico containerizzato potrà ricondursi, per il biennio 2022-2023, al ripristino delle previsioni contenute nei più recenti piani d'impresa con una crescita tendenziale coerente con il rimbalzo atteso in termini di produzione e commercio internazionale.

Sulla base dei presupposti di cui sopra, si può stimare il traffico del sistema attestato attorno a 2,8/2,9 milioni di TEU all'anno birra concentrati principalmente nei terminal genovesi.

b. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

I traffici cosiddetti convenzionali raccolgono al loro interno categorie di merce anche molto eterogenee tra loro. Sostanzialmente, all'interno della categoria vengono ricompresi tutti quei traffici movimentati in break-bulk (merce in pallet, casse mobili, project cargo, merce insacchettata) o rotabile (traffici di merce movimentati su semi-rimorchi stradali).

Come è facile immaginare data la profonda varietà delle merceologie considerate, anche i trend che hanno coinvolto i vari segmenti di traffico possono avere direzioni profondamente differenti.

Dopo anni di ridimensionamento dovuto soprattutto all'effetto sostitutivo del container, il segmento della merce varia ha raggiunto una sostanziale stabilizzazione dei traffici per quasi tutti i segmenti break-bulk e per quello del project cargo. L'unico segmento a mostrare ancora una tendenza alla contrazione è quello del trasporto di merce a temperatura controllata. In questo caso, anche grazie all'aumento del numero di contenitori reefer e delle dotazioni infrastrutturali lungo l'intera filiera logistica per il mantenimento della catena del freddo, l'effetto sostitutivo verso il trasporto containerizzato risulta ancora presente.

Il comparto dei rotabili, principalmente per merito della grande flessibilità nella movimentazione, ha invece fatto registrare trend di crescita positivi a partire dagli anni post crisi (2010 e seguenti), mostrando segni di momentaneo rallentamento solamente a causa della pandemia.

Nella tabella seguente basata su dati UNCTAD, si può rilevare il trend dell'intero segmento del trasporto di merce convenzionale.

Tabella 2.1. – Traffico marittimo globale di merce convenzionale (in milioni di tons)

Merceologia (in milioni di tonnellate)	2017	2018	2019	2020	2021 ¹	Var. % 2021/17
Break Bulk e Rotabili	1.580	1.660	1.780	1.750	1.820	15,2%
Variazione % annua	6,0%	5,1%	7,2%	-1,7%	4,0%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Come anticipato precedentemente, data la sua varietà e complessità, il settore del trasporto delle merci convenzionali necessita di un'analisi più approfondita tra i singoli segmenti. In generale il trasporto di merci varie mantiene la propria quota di mercato, concentrando i propri traffici in quei porti multi-business che hanno terminal attrezzati alla loro ricezione. In particolare, questa tendenza si registra per i segmenti del project cargo, dei prodotti forestali e di quelli metallici. Per ciò che riguarda il trasporto di prodotti alimentari a temperatura controllata, a livello globale si assiste a due tendenze: aumento della domanda e aumento percentuale della quota di trasporto containerizzato. Secondo le ultime previsioni di *Drewry Shipping Consultant* il trasporto marittimo mondiale di merce *reefer* dovrebbe crescere del 3,7% annuo fino al 2024. Questa crescita è particolarmente stimolata da un incremento nella domanda di frutta esotica e di carne da parte dei paesi asiatici ed europei ma, buona parte di questo incremento dovrebbe essere intercettato dall'aumento di servizi containerizzati piuttosto che dalle navi *reefer*. A dimostrazione di ciò, sempre dalle previsioni di *Drewry*, si rileva come, a fronte di una crescita della domanda di trasporto del 3,7% annuo, il numero di contenitori frigo è previsto crescere nello stesso periodo con un tasso del 5%.

Per quello che, invece, riguarda i traffici rotabili, la loro crescita si deve principalmente alla grande flessibilità di questa tipologia di trasporto che permette alla merce di effettuare un servizio *door-to-door* sostanzialmente senza rotture di carico. Inoltre, un contestuale incremento dei collegamenti con Paesi in via di sviluppo, dove spesso le infrastrutture portuali rimangono deficitarie e con una minore offerta di dotazioni di banchina, ha favorito traffici con più semplici modalità di scarico.

Le citate tendenze relative ai traffici, si riflettono naturalmente anche sulla flotta dedicata al trasporto delle singole merceologie.

¹ Dato previsionale

Tabella 2.2. – Capacità globale stiva flotta convenzionale (in milioni di tons di stazza lorda)

Tipologia di nave (in milioni di TSL)	2017	2018	2019	2020	2021 ²	Var. % 2021/17
Multi-purpose	29,3	29,3	29,3	28,9	28,9	-1,4%
General cargo	38,6	39,0	39,2	39,3	39,3	1,8%
Ro-Ro	6,8	7,0	7,1	7,1	7,2	5,9%
Car carriers	12,4	12,5	12,4	12,2	12,2	-1,6%
Reefers	4,8	4,6	4,6	4,6	4,6	-4,2%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

A partire dal 2017, la flotta commerciale mondiale è cresciuta del 12% ma, naturalmente, non tutti i segmenti hanno visto gli stessi tassi di crescita nel periodo.

Nell'ambito della flotta mondiale, le navi dedicate al trasporto *multi-purpose* mostrano un sempre minor peso. Questo sostanzialmente a causa di due fattori principali: la sempre maggiore specializzazione dei traffici *break-bulk* su navi dedicate, e la stabilizzazione dei traffici un tempo movimentati su queste navi verso il traffico contenitori. Al contrario, la flotta general cargo ha mantenuto le sue quote di mercato mostrando anche un lieve incremento.

La domanda di stiva per il trasporto di rotabili ha mostrato un contestuale aumento del numero, e della dimensione media, di navi dedicate a questa tipologia di trasporto, contribuendo anche ad assorbire parte del traffico precedentemente trasportato su navi *car-carrier*.

In particolare, concentrando l'analisi al continente europeo, si registrano buone performance di traffico in tutte le aree storicamente servite da tale modalità (Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo). Parimenti la flotta mondiale dedicata al settore rotabili ha fatto segnare un trend positivo anche con una ripresa degli ordini di RO-RO presso i principali cantieri navali.

Infine, come indicato in precedenza, il settore delle navi *reefer* ha registrato una contrazione dovuta, oltre che alla concorrenza da parte di contenitori refrigerati, anche alla riduzione del numero globale di terminal *reefer*, tendenza quest'ultima che ha contribuito a concentrare i volumi su un numero minore di porti attrezzati per le esigenze di questa tipologia di merce.

² Dato previsionale

Oltre all'offerta complessiva di stiva, è interessante osservare anche il trend relativo alla dimensione media della flotta dedicata alle singole modalità di trasporto.

Tabella 2.3. – Crescita dimensione media flotta convenzionale (in migliaia di tons di stazza lorda)

Tipologia di nave (in migliaia di TSL)	2017	2018	2019	2020	2021 ³	Var. % 2021/17
Multi-purpose	9.205	9.214	9.193	9.131	9.178	-0,3%
General cargo	2.489	2.505	2.531	2.606	2.544	2,2%
Ro-Ro	5.066	6.352	7.451	8.544	8.664	71,0%
Car carriers	15.985	16.051	16.074	16.116	16.116	0,8%
Reefers	3.361	3.237	3.213	3.134	3.134	-6,8%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

In particolare, a fronte di una sostanziale stabilità nelle dimensioni delle navi dedicate al trasporto della merce varia, per quello che riguarda il naviglio Ro-Ro, si assiste ad una importante crescita dimensionale generata dall'aumento della domanda di traffico e dalla volontà degli armatori di massimizzare le loro economie di scala. La maggior parte delle navi, con una vita di 20 o più anni, hanno una stazza lorda media di circa 4,000 TSL, mentre quelle più moderne, sono di dimensioni molto maggiori, avendo una stazza lorda media di circa 11.000 TSL.

Dopo anni di scarso interesse da parte degli armatori, anche per RO-RO impiegate sui servizi a corto raggio ("*short-sea*"), si sono registrati nuovi ordini e consegne di naviglio di dimensioni anche superiori alle 25.000 TSL.

Questa crescita dimensionale, seppure non accentuata come quella vista negli ultimi anni nel settore dei contenitori, può essere un elemento di criticità per alcuni porti e terminal e potrebbe portare ad una almeno parziale riorganizzazione dei servizi verso quelle realtà più preparate per la ricezione di questo nuovo naviglio.

Le previsioni di lungo periodo paiono particolarmente incerte, potendosi solo confermare alcune delle caratteristiche tipiche del comparto che vedono volumi relativamente costanti durante tutto l'anno con rapide crescite durante i periodi

³ Dato previsionale

estivi, concentrati particolarmente nei segmenti di naviglio di dimensioni più ridotte e in quelle a trasporto misto merce e passeggeri.

Le merci convenzionali hanno mostrato, anche nel Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, un trend in linea con quanto avviene nel più generale contesto internazionale e, seppur messe in difficoltà da criticità logistiche e dagli effetti della pandemia, restano presenti negli scali attività legate ai traffici di merceologie altamente consolidate e di nicchia quali i forestali e cellulosa, i ferrosi e i siderurgici, i macchinari agricoli e industriali, per le quali le previsioni per il prossimo triennio mostrano un traffico sostanzialmente stabile.

Traffici del sistema portuale

Nel corso del 2018 il traffico convenzionale del sistema portuale si è assestato su 15.305.493 tons. con una crescita del 6,7% rispetto all'anno precedente. Tale dato rappresenta il picco raggiunto dal sistema portuale prima del crollo del Ponte Morandi e, soprattutto, dell'impatto della pandemia sui traffici del sistema.

Nel corso del 2019 il comparto ha fatto segnare una sostanziale stabilità registrando una lieve contrazione dello 0,4% raggiungendo circa 15,2 milioni di tonnellate, per poi perdere il 13,5% durante il 2020 e chiudere l'anno a 13,2 milioni di tonnellate movimentate.

A partire dal dato del 2018, le varie componenti di traffico hanno mostrato differenti risultati: rotabili in leggera crescita nel 2019 (+0,9%) ed in calo del 13% nel 2020, merce varia in calo del 12,8% nel 2019 e del 19% nel 2020.

Il porto di Genova nel settore Ro-Ro, dopo anni di crescita costante, ha mostrato nel 2020 un rallentamento del 10,9%, chiudendo l'anno a circa 8,6 milioni di tonnellate. Nello stesso periodo, le merci varie hanno registrato un calo del 25,1% con un totale annuo movimentato di circa 390.000 tonnellate.

Uguali tendenze si sono registrate all'interno dell'ambito di Savona-Vado, dove le merci convenzionali hanno chiuso il 2020 raggiungendo quasi 4,2 milioni di tonnellate con un decremento rispetto all'anno precedente del 17,4%.

Il comparto che ha mostrato i minori segni di rallentamento è stato quello dei prodotti ortofrutticoli che ha chiuso l'anno con un calo del 3,4%, seguito da quello dei prodotti forestali e della cellulosa che hanno registrato un calo del 10%. I prodotti metallici e d'acciaio, complice soprattutto il fermo quasi totale dell'industria automobilistica, è stato quello maggiormente penalizzato dimezzando (-50,7%) il risultato registrato nel 2019.

Rotabili ed auto, nel 2020, hanno superati i 3,5 milioni di tonnellate, con un calo del 17,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tutti i risultati sono stati prevalentemente imputabili al rallentamento dell'attività economica dovuta alle misure di contenimento della pandemia.

Per quanto concerne le previsioni per il triennio 2021-2023, tutti i traffici marittimi saranno strettamente correlati al perdurare o meno degli effetti della pandemia, così come alla capacità di ripresa dei vari tessuti industriali di riferimento. Per quanto mostrato nei primi mesi del 2021, ed anche secondo le più aggiornate previsioni della *World Trade Organization*, i traffici marittimi dovrebbero tornare sui livelli pre-covid già nel 2021, per poi riprendere il percorso di crescita interrotto nel 2019.

In linea generale l'obiettivo del sistema per i prossimi anni è quello di confermare la propria composizione "multi business" chiuso dell'offerta terminalistica, fornendo adeguata risposta alla domanda di trasporto di forestali, metalli, project cargo e Ro-Ro.

Nel complesso, a fronte di una previsione di stabilità della domanda di molte merceologie, è prevedibile un'evoluzione del traffico Ro-Ro.

A questo proposito, al di là del profilo quantitativo dei traffici è importante sottolineare come gli sviluppi delle opere portuali debbano tenere conto delle nuove caratteristiche di Naviglio che, come nel settore dei container si sta concentrando verso «size» medie maggiori più elevate. Tale previsione assume particolare rilievo in considerazione dell'importanza che tale traffico riveste sia nello scalo genovese sia in quello di Savona, dove sono attestati servizi di uno dei maggiori operatori del settore a livello mondiale.

c. I traffici di rinfuse solide

Dopo un periodo di crescita sostenuta soprattutto dall'industria dell'acciaio cinese, il traffico di rinfuse solide a livello mondiale ha subito un rallentamento nel 2020 segnando un calo del 2,1% su base annua. In generale, la maggior parte dei volumi movimentati nel settore delle rinfuse solide è principalmente riconducibile all'industria dell'acciaio ed alla produzione energetica e, in quantità minori, a quella della produzione del cemento.

Tabella 2.4. – Traffico marittimo mondiale rinfuse solide (in milioni di tonnellate)

Merceologia (in milioni di tonnellate)	2017	2018	2019	2020	2021 ⁴	Var. % 2021/17
Minerale di ferro	1.470	1.480	1.460	1.145	1.145	-22,1%
Carbone	1.200	1.250	1.280	1.170	1.220	1,7%
Altre rinfuse solide	2.420	2.490	2.510	2.825	2.995	23,8%
Totale	5.090	5.220	5.250	5.140	5.360	5,3%
Variazione % annua traffici marittimi	4,1%	2,6%	0,6%	-2,1%	4,3%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

La Cina è stabilmente ed ampiamente il primo produttore mondiale di acciaio. Questo accentrimento della produzione in un unico paese genera naturalmente grandi flussi di materie prime in import e di prodotti finiti in export.

I flussi di materie prime e prodotto finito sono sempre più concentrati verso il Pacifico, con oltre il 70% della produzione mondiale di acciaio concentrata in Asia, seppur con tendenze diverse tra i vari paesi.

Globalmente si registra una riduzione della produzione nelle economie più avanzate con diverse chiusure di impianti produttivi in Europa e Nord America dovute sia a convenienze legate al costo del lavoro sia alla diversa valorizzazione delle esternalità negative del ciclo produttivo. In Cina, nonostante da diversi anni il governo stia procedendo con una politica di riduzione della capacità produttiva complessiva chiudendo gli impianti più piccoli e meno performanti, la produzione finale continua a crescere a buoni ritmi, registrando un incremento della produzione anche nel 2020 (+6,9% rispetto al 2019).

Oltre il 60% dell'import marittimo di carbone è imputabile a soli 4 paesi: Cina, India, Giappone e Corea del Sud e la situazione relativa all'export mostra una concentrazione anche maggiore con Indonesia ed Australia che generano complessivamente circa due terzi dell'export globale.

Come è facile intuire analizzando i dati precedenti, la maggior parte degli scambi è concentrata nell'Oceano Pacifico; altri Paesi quali Sud Africa, Colombia, e Russia, mantengono una grande importanza per questa merceologia.

⁴ Dato previsionale

La movimentazione di minerale di ferro, essendo quasi esclusivamente legata alla produzione di acciaio, mostra una concentrazione ancora più accentuata verso la Cina che pesa per più del 70% dell'import marittimo globale di questa merceologia. Anche in questo caso i Paesi produttori rimangono un numero limitato con Australia e Brasile tra i principali esportatori. L'Australia in particolare, grazie alla qualità del minerale, alla relativa facilità di estrazione ed alla vicinanza con i mercati di destinazione finale, pesa per circa il 60% del traffico marittimo globale.

Per quanto riguarda le economie più sviluppate, con il confermarsi della tendenza alla progressiva chiusura o riconversione di diverse acciaierie ed alla sostituzione del carbone come fonte per la produzione di energia elettrica, l'import di rinfuse solide ha mostrato una notevole riduzione con riflessi negativi anche su alcuni operatori e terminalisti specializzati.

Inoltre, in questi paesi, anche il consumo dell'acciaio ha conosciuto una significativa contrazione in parte per il rallentamento dell'industria delle costruzioni, ed in parte per l'aumento dell'utilizzo di prodotti plastici nell'industria meccanica, in particolare automobilistica.

Dal punto di vista della capacità di stiva globale, la flotta dry bulk raggiunge oltre il 44% del totale con un trend di crescita costante registrato durante gli ultimi anni.

Tabella 2.5. – Capacità globale stiva flotta convenzionale (in milioni di tons di stazza lorda)

Merceologia (in milioni di tonnellate)	2017	2018	2019	2020	2021 ⁵	Var. % 2021/17
Break Bulk e Rotabili	821,5	845,4	879,0	912,1	925,4	12,6%
Variazione % annua	2,9%	2,9%	4,0%	3,8%	1,5%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Analizzando il mercato a livello europeo e nazionale, un altro settore di grande importanza per le rinfuse solide è quello della produzione di cemento e clinker, anch'esso in una fase di contrazione.

A partire dal 2008, il settore delle costruzioni ha perso circa il 35% degli investimenti, collocandosi sui livelli di attività più bassi degli ultimi quarant'anni. La caduta dei livelli produttivi coinvolge tutti i comparti: la produzione di nuove abitazioni, l'edilizia non residenziale privata e le opere pubbliche. A livello nazionale, a fronte di una tenuta del settore nel periodo 2017-2019 si è registrato un calo dell'11% rispetto al 2019.

⁵ Dato previsionale

Solo il comparto della riqualificazione degli immobili residenziali mostra una tenuta dei livelli produttivi, grazie anche all'effetto di stimolo degli incentivi fiscali che dovrebbero portare ad un miglioramento del settore per il triennio 2021-23.

Traffici del sistema portuale

Per quanto concerne le movimentazioni del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, caratterizzato da un elevato grado di diversificazione merceologica, l'andamento dei traffici di rinfuse solide dipende dalle performance delle tradizionali industrie operanti nel mercato di sbocco.

In particolare, i traffici di rinfuse "nere", che rappresentano storicamente la componente largamente maggioritaria di tale categoria merceologica, si trovano da anni in un trend di progressivo declino per ragioni connesse alla riduzione del loro impiego in ambito industriale ed anche in quello energetico. A tale proposito, le chiusure delle centrali elettriche di Genova e Vado Ligure hanno imposto al sistema portuale scelte di razionalizzazione in linea con le tendenze della domanda espressa dal mercato.

A livello di sistema portuale, le rinfuse solide movimentate a fini commerciali nel 2018 avevano superato i 2,8 milioni di tonnellate, con una netta prevalenza di carbone (circa 1 milione di tons). Nei due anni successivi, sia a causa dei danni all'impianto delle funivie che movimentano il carbone dal porto di Savona al polo industriale di Cairo, sia a causa dei rallentamenti ai consumi ed all'industria dovuti dalla pandemia, i traffici si sono ridotti fino a circa 2,2 milioni di tonnellate.

Il polo di Savona rimane comunque il porto di riferimento per le rinfuse solide movimentando circa 1,6 milioni di tonnellate nel 2020.

Per quanto riguarda il polo di Genova, sono in corso da tempo strategie di diversificazione produttiva orientata verso altri settori merceologici emergenti legati alle biomasse (pellet e cippato) e al settore dei rifiuti destinati al riutilizzo ovvero allo smaltimento. Queste merceologie, unite a quelle tradizionali movimentate dal terminal rinfuse, hanno aiutato a mantenere i volumi costantemente attorno alle 600 mila tonnellate.

A livello prospettico, il segmento delle rinfuse solide è atteso sostanzialmente stabile per il prossimo triennio. Rispetto a tale tendenza, nello scalo genovese si è proceduto con adeguamento tecnico funzionali al vigente piano regolatore per consentire la movimentazione di merci differenti rispetto alle rinfuse presso quelle banchine un tempo dedicate principalmente al carbone. Il nuovo piano regolatore di prossima redazione dovrà tenere conto della tendenza del mercato e garantire al compendio

oggi rinfusiero una maggiore flessibilità nell'utilizzo del territorio. Per quanto concerne il polo savonese, autorità di sistema è coinvolta nei tavoli ministeriali che trattano le prospettive dell'impianto funiviario ed, indirettamente, della stessa cokeria di Cairo Montenotte la cui alimentazione è assicurata dai terminal portuali. La recente limitazione di produzione di coke dell'impianto di Taranto ha consentito di sviluppare anche un traffico di imbarco di rinfuse verso lo stabilimento siderurgico pugliese, traffico il cui mantenimento e/o sviluppo dipenderà dalle evoluzioni circa il piano industriale delle acciaierie di Taranto attualmente in discussione.

d. I traffici di rinfuse liquide

La domanda di trasporto di rinfuse liquide è prevalentemente influenzata dalla movimentazione di petrolio greggio e dei suoi raffinati, mentre i mercati dei prodotti chimici, degli oli vegetali e delle altre rinfuse liquide alimentari rappresentano volumi relativamente ridotti seppur con un maggiore valore unitario.

Tabella 2.6. – Traffico marittimo mondiale rinfuse liquide (in milioni di tonnellate)

Merceologia (in milioni di tonnellate)	2017	2018	2019	2020	2021⁶	Var. % 2021/17
Petrolio greggio	2.010	2.030	2.010	1.860	1.920	-4,5%
Prodotti petroliferi	1.070	1.080	1.030	910	970	-9,3%
Totale	3.080	3.110	3.040	2.770	2.890	-6,2%
Variazione % annua traffici marittimi	2,7%	1,0%	-2,3%	-8,9%	4,3%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Dopo essersi stabilizzata nel corso del 2019 a 99,97 milioni di barili al giorno, la domanda di greggio ha registrato un crollo ad inizio 2020 dovuto alla brusca riduzione dei consumi a seguito della pandemia ed al conseguente shock nei prezzi del greggio che sono arrivati a toccare valori negativi, chiudendo l'anno con un calo della domanda del 9,3% fino a raggiungere una domanda complessiva di 90,6 milioni di tonnellate.

Più recentemente la domanda è lentamente risalita chiudendo il 2020 a circa 96,6 milioni di tonnellate con una stima per il 2021 pari a 99,8 milioni di tonnellate.

⁶ Dato previsionale

La produzione di greggio, come naturale aspettarsi, ha seguito il trend del mercato cercando di adattarsi più rapidamente ai repentini scostamenti della domanda.

I paesi membri dell'OPEC, con l'obiettivo di risollevarne il prezzo del crudo, hanno ridotto la produzione in maniera più che proporzionale rispetto al resto del mondo. Questa differenza di produzione tra i paesi OPEC e quelli non appartenenti all'associazione ha contribuito a rimodulare anche parte dei traffici marittimi. In particolare, nonostante il rallentamento della produzione di shale oil negli Stati Uniti, sono previste maggiori esportazioni dal Golfo del Messico con un aumento della domanda di tonnellate/miglia e ritorni positivi per gli armatori.

Al di là delle oscillazioni annue, va segnalata la macro-tendenza in atto soprattutto in Europa in termini di riduzione dei consumi. La sempre maggiore spinta verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative, così come l'utilizzo di nuovi strumenti per lo smart-working che riducono la necessità di spostamento fisico, sta contribuendo a ridurre la domanda di prodotti petroliferi soprattutto legati al settore dei trasporti. Inoltre, anche quei mezzi che ancora utilizzano i tradizionali combustibili fossili, hanno motori sempre più efficienti riducendo ulteriormente i consumi generali.

Tale tendenza è da ritenersi confermata anche a livello globale. Il cambio di presidenza negli Stati Uniti ha portato il paese, primo consumatore al mondo di petrolio, ad impegnarsi per dimezzare le proprie emissioni entro il 2050 ed anche paesi storicamente poco sensibili ai temi ambientali come la Cina si stanno impegnando nel contrasto dei cambiamenti climatici.

Dal punto di vista del settore petrolifero, la tendenza degli ultimi anni è stata quella di un ridimensionamento della capacità di raffinazione in Europa e nei paesi sviluppati, e di un suo sostanziale incremento in Medio Oriente, Cina ed India. Questo trend ha da un lato ridotto la domanda di prodotti raffinati nei Paesi asiatici, ma ha contribuito all'aumento dei volumi trasportati a livello globale.

Analizzando la flotta dedicata al trasporto di rinfuse liquide si osserva come il segmento delle cisterne rappresenti circa il 40% della capacità di stiva globale con una crescita costante registrata durante gli ultimi anni.

Tabella 2.7. – Evoluzione flotta mondiale cisterne (in milioni di tonnellate di stazza lorda)

Tipologia di nave (in milioni di TSL)	2017	2018	2019	2020	2021 ⁷	Var. % 2021/17
Crude tankers	387,1	389,4	414,8	428,4	434,2	12,2%
Products tankers	175,4	178,8	186,7	190,8	192,5	9,7%
Chemical tankers	43,6	45,4	46,7	48,0	48,3	10,8%
Other tankers	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	11,1%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Traffici del sistema portuale

In termini di tonnellaggio, il settore delle rinfuse liquide, e del greggio in particolare, rappresenta una quota rilevante di traffico del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Il 2019 si è chiuso per i porti del sistema con 21,7 milioni di tonnellate di rinfuse liquide movimentate, in leggero calo rispetto all'anno precedente (-2,4%), mentre il 2020, a causa degli effetti della pandemia sul mercato citati in precedenza, ha sperimentato una vistosa contrazione del 22,5% che ha portato la chiusura annua a 16,8 milioni di tonnellate.

In ogni caso, al di là del calo del 2020 dovuto anche a fattori straordinari, l'andamento dei traffici negli scali del sistema ha riprodotto le tendenze osservate sul mercato continentale. Nel corso dell'ultimo decennio il traffico di petrolio e prodotti petroliferi ha registrato un costante calo riducendo i volumi complessivi del 13% nel periodo 2011-2019.

In controtendenza, invece, il risultato degli olii vegetali, delle rinfuse alimentari, dei prodotti chimici e dei combustibili meno inquinanti come il biodiesel.

Le tendenze che si stanno profilando per il futuro prossimo indicano una ripresa dei traffici per il 2021 a seguito della ripresa dell'attività generata dall'attenuarsi degli effetti della pandemia.

In tale contesto anche il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, storicamente connotato da un'offerta articolata tra importazione di greggio, prodotti petroliferi, chimici e rinfuse liquide connesse al settore alimentare, dovrebbe allinearsi a questo trend. Le previsioni per il petrolio ed i prodotti petroliferi, infatti, vedono un 2021 in ripresa rispetto al 2020 e con una successiva stabilizzazione ai livelli registrati nel 2019

⁷ Dato previsionale

(20,8 milioni di tonnellate) per il biennio successivo, mentre prodotti chimici, olii vegetali e rinfuse alimentari sono attese riprendere il trend positivo registrano negli anni precedenti.

e. La movimentazione passeggeri

Il settore dei traghetti

Se l'osservazione dell'industria dei traghetti a livello globale evidenzia una certa frammentazione fra gli operatori, a livello locale si verificano evidenti concentrazioni, in particolare sulle tratte di collegamento con le isole minori. Parallelamente si osserva come le maggiori compagnie armatoriali del settore si stanno rafforzando tramite l'acquisto di nuove navi e l'acquisizione di compagnie concorrenti.

Anche le compagnie attive negli scali di Genova e Savona-Vado, nello scorso biennio, hanno ampliato in modo significativo le rispettive flotte.

Globalmente il settore, seppure con ritmi di diversa intensità, è stato caratterizzato da performance positive della domanda con un numero complessivo di passeggeri che, a partire dal 2017 ha superato i 2,25 miliardi.

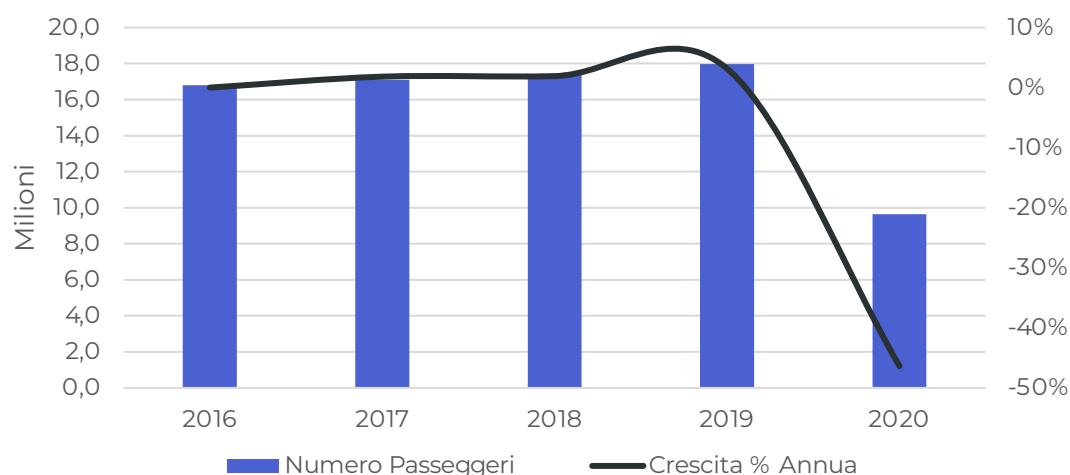
Nel 2020, tuttavia il comparto ha subito una pesante battuta d'arresto: in breve tempo l'impatto della pandemia, a causa delle restrizioni agli spostamenti e dei lockdown nazionali, ha permeato ogni aspetto del settore, costringendo gli operatori a cancellare le partenze o, nella maggior parte dei casi, passare alla modalità solo merci.

In Italia, nel 2020, "annus horribilis" per il trasporto passeggeri, il settore dei traghetti ha registrato una flessione del 46,3%, con 9.590.071 passeggeri.

Durante il periodo di lockdown generale (9 marzo - 3 giugno 2020) la riduzione dei passeggeri, se confrontata con il biennio precedente, è stata prossima al 100%. Una ripresa del trasporto si è registrata, invece, tra il secondo e il terzo trimestre con la fine delle restrizioni, compensando però solo parzialmente le ingenti perdite subite.

Le imprese di navigazione attive sulle rotte di corto cabotaggio hanno subito gli effetti maggiori, mentre le linee verso le isole maggiori (Sardegna in particolare) hanno recuperato durante l'alta stagione anche se la capacità passeggeri è stata dimezzata.

Grafico 2.4. – Evoluzione annua trasporto di passeggeri su navi traghetto in Italia



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati Assoportì

In un tale contesto il segmento ha visto alcuni player rafforzarsi investendo in nuove navi e collegamenti, mentre altri si sono indeboliti o hanno accusato la rigidità di una flotta dedicata ai passeggeri e poco attrezzata per il traffico merci.

Concentrando l'analisi sul sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, dopo un primo bimestre 2020 in aumento rispetto al 2019, nel mese di marzo le movimentazioni, limitate ad alcuni servizi autorizzati tra la penisola e le principali isole italiane, hanno fatto registrare un calo del 72% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nei mesi successivi il decremento dei traffici si è ridotto, pur mantenendosi su percentuali elevate, fino a fare segnare una contrazione su base annua del 47%, corrispondente ad una diminuzione di passeggeri in valore assoluto di 1,2 milioni di passeggeri movimentati in meno.

Nel 2021, il traffico passeggeri rappresenta ancora la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di Covid-19. Nel mese di maggio il traffico passeggeri da funzione traghetto negli scali dell'AdSP MaLO, favorito dalla stagionalità della domanda, ha registrato un deciso incremento rispetto al mese di aprile 2021 (+93,5%) e rispetto ai volumi registrati a maggio 2020 (+467,7%), con 53.009 passeggeri.

La tendenza è confermata dai dati registrati per il mese di giugno e dalle previsioni degli operatori per i restanti mesi dell'anno.

Al netto delle future evoluzioni legate alla pandemia, il settore dei traghetti è atteso ritornare ai livelli pre-covid nel corso del 2022 e riprende, negli anni successivi, il trend di moderata crescita che lo ha contraddistinto nel corso dell'ultimo quinquennio.

Il settore crocieristico

Nell'ultimo decennio il settore crocieristico è stato tra i settori oggetto di maggiore espansione: il comparto del turismo crocieristico è cresciuto ad un tasso medio annuo superiore al 5%, raggiungendo i 30 milioni di passeggeri nel 2019. I bassi tassi di penetrazione nei paesi in via di sviluppo, specialmente a Oriente, lasciavano presagire una crescita duratura, nonostante la pressoché raggiunta saturazione dei mercati occidentali. A fronte di previsioni che confermavano la crescita del settore anche per il 2020, fino a raggiungere i 32 milioni di passeggeri, la successiva emergenza COVID ha di fatto bloccato il traffico crocieristico dal marzo del 2020 per oltre 5 mesi.

La Cruise Line International Association (CLIA) ha stimato che la caduta dei traffici abbia comportato una perdita superiore a 77 miliardi di dollari di fatturato, 518.000 posti di lavoro e 23 miliardi di dollari nei salari.

Per quanto concerne le stime a livello nazionale, le associazioni del turismo, hanno stimato in circa un miliardo di euro il mancato contributo dei crocieristi in spese presso le strutture economico commerciali delle città portuali.

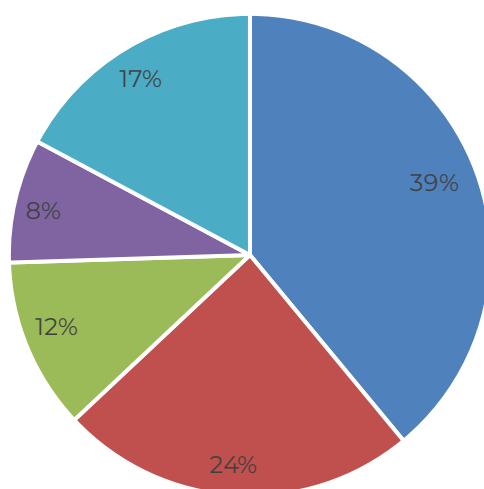
Tuttavia, nonostante l'evento pandemico, l'incremento dell'offerta è continuato a ritmi sostenuti: nel 2020, le navi introdotte sono state 16, con un aumento di poco più di 20.000 posti letto. L'orderbook rimane consistente con circa 77 navi previste in consegna tra il 2022 e il 2027, di cui quasi 30 commissionate a Fincantieri.

Dal punto di vista della flotta il processo di concentrazione iniziato negli ultimi anni ha visto un ulteriore consolidamento.

Carnival Corporation mantiene il suo ruolo di leader del mercato controllando circa la metà della flotta mondiale. Royal Caribbean mantiene stabilmente il secondo posto aumentando ulteriormente il suo market share, grazie all'acquisto delle ultime quote di mercato della compagnia Silversea Cruises, mentre Norwegian Cruise Line è stata sorpassata da MSC, complice la fine del sodalizio con Genting group.

Grafico 2.5. - Market share delle compagnie crocieristiche

■ Carnival Corporation ■ Royal Caribbean Cruises ■ MSC ■ Norwegian Cruise Lines ■ Altri

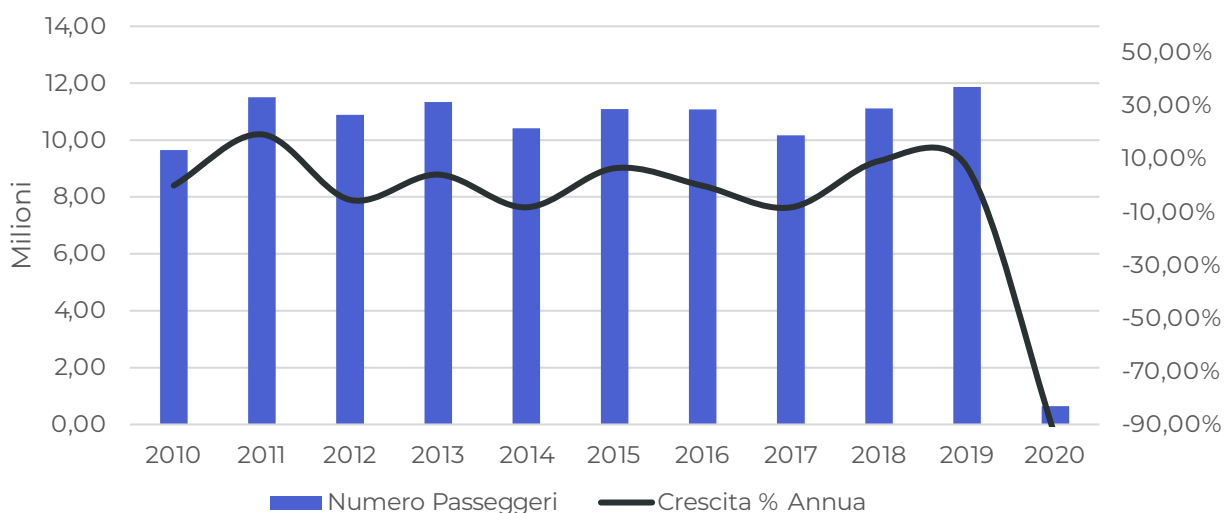


Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati CLIA

La movimentazione di crocieristi nei porti italiani dal 2011 al 2019 ha seguito un trend altalenante con variazioni percentuali che oscillano tra il -10% e il +20% e con valori assoluti che mostrano variazioni tra i 10 e gli 11,5 milioni di passeggeri. A tale riguardo, dopo la stabilità registrata tra 2015 e 2016, il 2017 è stato archiviato come un anno particolarmente negativo, contrassegnato da un calo sia degli imbarchi/ sbarchi totali (scesi a circa 3,6 milioni) che dei crocieristi in transito (scesi a circa 6,5 milioni).

Tale risultato è stato comunque recuperato nel biennio successivo con rispettivamente 11,11 e 11,87 milioni di passeggeri movimentati.

Grafico 2.6. - Evoluzione annua trasporto di passeggeri su navi da crociera in Italia



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati CLIA

Nel 2020, sono stati movimentati complessivamente 641.294 passeggeri, con un calo del 94,6% rispetto al 2019. Civitavecchia ha guidato la classifica dei porti che hanno movimentato il maggior numero di passeggeri (206.967 passeggeri) con una flessione pari al 92,2%, rispetto al 2019. Al secondo posto il porto di Genova, con 131.121 passeggeri, seguito dallo scalo di Savona, con 75.568 passeggeri.

Le previsioni di sviluppo presentate dagli operatori del Sistema Portuale evidenziavano per gli anni 2021-2023 una crescita costante per il comparto crocieristico. Nello scalo di Savona i passeggeri movimentati da Costa Crociere erano previsti crescere di oltre il 10% nel corso del prossimo triennio. Anche nel bacino genovese era attesa una crescita simile, entrambe in linea con le previsioni di sviluppo per il mercato crocieristico nel Mediterraneo, tuttavia la pandemia ha alterato le previsioni.

In un recente studio condotto da Rina e SACE, è stato modellizzato il settore per descriverne l'andamento e per prevederne l'evoluzione durante la pandemia. Tale modello prevede una ripresa graduale della domanda già nel 2021 e 2022, facendo leva sull'andamento della campagna vaccinale.

Al momento il traffico passeggeri da funzione crocieristica in Italia sta lentamente aumentando, e negli scali dell'AdSP Malo sono stati movimentati da inizio anno quasi 50.000 passeggeri, grazie alla ripresa dell'attività da parte dei due principali operatori.

In ogni caso, le previsioni per il settore una volta concluso il periodo contingente generato dalla pandemia, sono previste in forte crescita con l'entrata in funzione di nuove navi rispetto alle quali sono già previsti in ambito portuale interventi di dragaggio e di elettrificazione delle banchine per rendere la sosta nave pienamente compatibile con il vicino contesto urbano.

f. Il settore industriale

A fianco del settore che movimentava merci e passeggeri, ed a conferma dell'eterogeneità e della completezza dell'offerta portuale degli scali del sistema, si posiziona il settore industriale della cantieristica. Nel porto di Genova si individuano due macroaree dedicate a questa funzione, una in continuità all'ex porto Antico e l'altra nel quartiere di Sestri.

Gli operatori attivi in queste aree, pur essendo tutti riconducibili al settore della cantieristica, forniscono segmenti di mercato anche molto diversi tra loro. Una prima distinzione si può effettuare tra quei cantieri dedicati alle nuove costruzioni e quelli maggiormente dedicati alle riparazioni ed al c.d. "*retrofitting*", anche se, nell'ottica di

massimizzare il tasso di utilizzo delle strutture, si registrano operatori impegnati in entrambi gli ambiti.

Per ciò che riguarda il mercato delle nuove costruzioni, una tendenza generalizzata tra le aziende operanti nello scalo genovese e trasversale anche a quasi tutti i cantieri dell'Europa Occidentale, è quella di una maggiore concentrazione dei cantieri verso quei segmenti di mercato con un maggiore valore aggiunto. Questo trend è sostanzialmente generato dalla difficoltà a competere con i cantieri asiatici e dell'est Europa per quel tipo di naviglio che richiede meno specializzazione e su cui il differente costo del lavoro rimane un fattore ancora preponderante.

Un altro fattore penalizzante per il settore italiano delle nuove costruzioni è quello della progressiva riduzione della produzione di acciaio in Europa occidentale. Nei primi 9 mesi del 2019, il 77% della produzione globale di acciaio era concentrato in Asia e solo il 12% in Europa. Di questo 12%, circa un quarto era concentrato tra Turchia ed Ucraina, generando un vantaggio geografico per i cantieri localizzati in Asia e Mediterraneo Orientale.

A conferma di questo trend che vede consolidare la posizione dei cantieri posizionati nella parte orientale del Mediterraneo, oltre il 40% delle navi in costruzione o recentemente costruite nel bacino del Mar Mediterraneo provengono dai cantieri turchi, ed un ulteriore 14% da quelli rumeni.

L'Italia rimane comunque al secondo posto tra i paesi produttori attestandosi attorno al 16% seguita da Spagna, per la quale una importante quota di mercato garantita dai cantieri posizionati sulla sponda atlantica del paese. Altri paesi con produzione significativa sono Croazia, Grecia e Francia che insieme raggiungono un altro 15% del totale.

Analizzando, però, i differenti settori di mercato, si possono facilmente notare profonde differenze tra le specializzazioni dei cantieri dei diversi paesi. Come anticipato, pur dovendo fronteggiare costi di manodopera e di approvvigionamento delle materie prime superiori a quelle dei propri competitor mediterranei, il nostro paese si conferma leader in quei settori in cui la specializzazione e la qualità costruttiva hanno un peso preponderante rispetto al mero costo di realizzazione.

Oltre i tre quarti della produzione mediterranea di yacht è localizzata nei cantieri italiani, con imprese leader del settore a livello internazionale. Nel comparto delle navi da crociera superiori alle 5.000 DWT Fincantieri risulta essere l'unico operatore del paese mentre nel settore delle crociere di minori dimensioni, spesso anche caratterizzato da allestimenti più lussuosi vede nuovamente Fincantieri come leader italiano affiancato dai cantieri Mariotti di Genova.

Tabella 2.8. – Attività cantieristica⁸ per paese e tipologia di nave costruita nel bacino mediterraneo (2019)

	Turchia	Italia	Spagna	Romani a	Francia	Grecia	Croazia
Yacht	17%	<u>77%</u>	1%	1%	0%	1%	1%
Navi da crociera (>5,000 GT)	0%	<u>69%</u>	2%	3%	<u>26%</u>	0%	0%
Navi da crociera (<5,000 GT)	2%	<u>35%</u>	2%	19%	0%	0%	<u>42%</u>
Navi dry e break bulk	<u>42%</u>	5%	16%	21%	0%	0%	16%
Navi passeggeri	25%	5%	18%	1%	1%	11%	<u>39%</u>
Ro-Pax	<u>40%</u>	3%	8%	9%	3%	<u>37%</u>	1%
Rimorchiatori	<u>66%</u>	2%	13%	16%	0%	2%	0%
Navi specializzate	<u>26%</u>	2%	<u>38%</u>	19%	4%	0%	11%
Navi cisterna	<u>37%</u>	2%	5%	<u>50%</u>	0%	1%	5%
Navi supporto offshore	<u>45%</u>	1%	17%	<u>26%</u>	4%	0%	7%
Navi da pesca	<u>59%</u>	0%	24%	3%	10%	1%	2%
Altri	12%	2%	<u>28%</u>	<u>50%</u>	5%	2%	2%

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

Come è facile intuire dalla tabella precedente, quasi la totalità della produzione cantieristica italiana si concentra nei tre segmenti di mercato indicati precedentemente. Giova sottolineare come, negli stessi, la cantieristica italiana si ponga ai vertici del mercato non solo a livello mediterraneo ma a livello globale.

Nello specifico circa il 20% delle navi da crociera sotto le 5.000 GT in costruzione o recentemente costruite a livello globale vengono varate in cantieri italiani, così come oltre il 38% degli yacht, ed il 42% delle navi da crociera di grandi dimensioni che proviene dagli stabilimenti italiani di Fincantieri. Quest'ultimo mercato sottolinea ulteriormente come questa tipologia di naviglio venga costruita quasi esclusivamente in paesi attrezzati con maestranze qualificate ed una rete locale di forniture adatte ai livelli qualificativi richiesti.

Quasi la totalità delle navi da crociera di maggiori dimensioni viene costruita nei paesi dell'Europa Occidentale, così come gli yacht in misura superiore al 60%.

⁸ Nell'attività cantieristica si considerano tutte le navi costruite a partire dal 2016 e quelle attualmente in costruzione

Tabella 2.9. – Classifica globale dell'attività cantieristica per paese

Yacht		Navi da crociera (<5,000 GT)		Navi da crociera (>5,000 GT)	
Italia	38%	Croazia	25%	Italia	42%
Olanda	16%	Italia	20%	Germania	20%
Turchia	9%	Romania	11%	Francia	16%
Germania	8%	Ecuador	7%	Finlandia	12%
Altri	28%	Altri	36%	Altri	9%

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

Un'altra componente fondamentale per l'attività industriale presente negli scali del sistema è quella legata a tutte quelle fasi successive alla costruzione, come il refitting, le riparazioni in genere o le demolizioni.

Il mercato delle riparazioni navali, avendo dimensioni anche profondamente differenti tra i vari settori e cantieri, presenta una realtà molto più frastagliata rispetto a quella delle nuove costruzioni, con un maggiore numero di operatori in attività.

La penisola iberica registra la presenza di tre operatori maggiori che sono accomunati da caratteristiche simili: un costo inferiore a quelli francesi ed italiani, ma anche un minore livello di specializzazione soprattutto per quei settori o quelle operazioni di maggiori complessità. Lisnave è il principale cantiere portoghese e, seppure sia posizionato sulla costa atlantica ha un mercato sovrapponibile con quello mediterraneo, opera su due main hub a Lisbona e Setubal ed è dotato di bacini in muratura. Lisnave rimane il primo competitor di Navantia, primo operatore cantieristico spagnolo partecipato dallo stato, e Cernaival, struttura privata che ha due cantieri tra Algeciras e Malaga. In generale questi operatori si confermano maggiormente competitivi sulle normali manutenzioni mentre risultano più deficitarie relativamente al mercato crocieristico o a riparazioni che comportino operazioni di particolare complessità come trasformazioni o allungamenti degli scafi.

Il mercato francese, per quello che riguarda la sola costa mediterranea, ha il suo polo principale sito nel porto di Marsiglia dove, tra l'altro, operano diversi operatori italiani ed è dotato di un superbacino in muratura che, insieme a quello palermitano di Fincantieri, si conferma come punto di riferimento nel mediterraneo per la riparazione alle grandi navi da crociera.

Il mercato italiano vede una suddivisione tra alcuni poli principali Genova, Spezia, Napoli, Ancona, Marghera e Monfalcone, ed alcuni cantieri minori localizzati ad Augusta e Messina. A Genova operano numerosi cantieri specializzati in ambiti e settori anche molto differenti ma che, sostanzialmente, coprono l'intero range di

servizi da offrire al mercato. I principali operatori presenti sul mercato, oltre a Fincantieri, rimangono prevalentemente San Giorgio del Porto, Mariotti e, nel settore yacht, Amico e Palumbo Yacht. Il versante adriatico registra la presenza, oltre che dei già citati poli italiani, di alcuni cantieri emergenti sulla costa croata. Questi, come nel caso del cantiere Viktor Lenac di Rijeka, registrano investimenti da parte di operatori italiani che cercano paesi con un minore costo del lavoro dove operare con le conoscenze già in possesso delle aziende.

Il mercato greco, dopo alcuni anni di crisi, mostra alcuni segnali di ripresa con molti dei cantieri locali che servono i traghetti dei numerosi operatori ellenici. I maggiori operatori del paese, a cui ricorrono anche doversi armatori italiani, rimangono il Cantiere di Syros ed il nuovo cantiere di Cosco al Pireo.

Per quello che riguarda il mercato della cantieristica in Nord Africa, si può citare il cantiere CMRT in Tunisia che offre servizi ad un costo decisamente più contenuto rispetto ai competitor europei ma con dotazioni e livelli qualitativi migliori rispetto alle realtà africane.

A livello locale vale la pena sottolineare il peso rilevante del settore per l'economia del porto e della città di Genova. Nel 2018 si contavano 65 aziende attive nell'area delle riparazioni navali del porto di Genova per un totale di circa 1.800 addetti diretti. Queste aziende sono in grado di generare ulteriore occupazione indiretta, variabile in relazione al numero di operazioni in corso, fino ad ulteriori 1.000 addetti. Lo stabilimento di Fincantieri genera un indotto lavorativo, tra diretti ed indiretti, di circa 4.000 unità che dovrebbero mantenere un trend positivo grazie al ricco portafoglio ordini per i prossimi anni.

Circa le azioni che AdSP metterà in atto a sostegno del settore, si ricorda l'intervento di rinfunzionalizzazione ed ampliamento del cantiere di Sestri Ponente in linea con le esigenze dell'industria cantieristica, in particolare nel settore delle crociere. Ancora una volta il tema delle crescenti dimensioni del naviglio impone un adeguamento infrastrutturale a sostegno delle attività produttive portuali. L'intervento rientra nel c.d. Programma straordinario ed è stato validato di interesse nazionale, posto che la legge di bilancio n. 160 del 2019 ha stanziato la cifra di euro 480 milioni per le finalità di messa in sicurezza e di 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.

Per quel che riguarda il distretto industriale di levante, il procedimento di "privatizzazione" dei bacini ha impegnato per lungo tempo l'Autorità di Sistema che ha dovuto affrontare molteplici ricorsi in esito ai quali l'impianto giuridico, economico

ed organizzativo proposto dall'amministrazione è risultato coerente con la complessa normativa che regola le concessioni di servizi. Tuttavia il contenzioso sollevato nei confronti del procedimento ha forzatamente allungato i tempi di conclusione dello stesso, ragione per cui, al momento dell'assegnazione, i soggetti offerenti, potenziali affidatari, hanno ritenuto che le condizioni economiche presenti ed accettate al momento della pubblicazione del bando fossero nel tempo mutate. In ragione di tale valutazione l'offerta presentata in sede di gara non è stata confermata, mandando deserta la procedura di assegnazione avviata da AdSP.

Alla luce di quanto sopra, l'amministrazione procederà fin dai prossimi mesi ad individuare le idonee soluzioni per garantire il corretto mantenimento della funzione dei bacini di riparazione al servizio dei riparatori.

Sempre in tema di bacini di carenaggio è allo studio l'ipotesi di copertura degli stessi per evidenti finalità ambientali come evidenziato nei capitoli successivi connesse anche alla possibilità di ampliare le superfici da adibire all'installazione di pannelli fotovoltaici.

Quest'ultimo aspetto potrà riguardare un più ampio complesso di edifici del comparto.

Più nello specifico, AdSP ha già trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili un programma di interventi finalizzato ad ammodernare il comparto attraverso un duplice ordine di iniziative.

La prima è orientata all'ambientalizzazione delle attività produttive con particolare riferimento all'aspetto energetico ed all'azzeramento delle emissioni. Mentre la seconda, comunque connessa alla precedente, è volta a dotare il distretto di un maggior numero di accosti e dei relativi spazi operativi.

Il finanziamento di detto programma potrà beneficiare delle risorse previste dal PNRR, del fondo complementare e, comunque, di altre risorse previste dal bilancio statale.

Per quanto riguarda il compendio di Savona-Vado Ligure, il rilancio del settore industriale passerà attraverso la nuova concessione ed il rinnovato piano industriale di Palumbo Superyachts che può rappresentare un'altra realtà produttiva di pregio nel comparto specializzato nel naviglio da diporto nonché attraverso la nuova concessione in capo a Eurocraft Cantieri Navali che consentirà l'estensione delle attività di cantieristica anche sul territorio di Vado Ligure.

2. Le linee strategiche per il triennio

a. Lo sviluppo della pianificazione del sistema: obiettivi e strategie

Dal DPSS ai Piani Regolatori Portuali dei Porti

La modifica dell'art. 5 della L. 84/94 ha profondamente innovato lo strumento di pianificazione, introducendo il Piano Regolatore di Sistema Portuale articolato su due distinti livelli, composti da:

- un unico Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) che definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici del processo di pianificazione da attuare, individuando e perimetrando le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, le infrastrutture di collegamento e le aree di interazione porto/città; identificando altresì gli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti che compongono il sistema;
- i Piani Regolatori Portuali (PRP) per i singoli porti del Sistema, che, redatti in attuazione al Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica e al DPSS, declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e definendo le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo.

Alla luce della nuova normativa AdSP ha provveduto a redigere il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), che costituisce il primo livello del Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Il DPSS con i contenuti soprarichiamati è stato quindi preadottato in data 31.12.2019 dal Comitato di gestione. È stato quindi trasmesso all'Organismo del Partenariato della Risorsa Mare, con funzioni consultive di partenariato economico sociale anche in ordine all'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, per l'acquisizione di eventuali osservazioni. In data 13 marzo 2020, la proposta di DPSS e le osservazioni pervenute sono state trasmesse a tutti i comuni interessati del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Bergeggi, Vado Ligure, Quiliano, Savona, Albisola Marina, Albisola Superiore, Genova), al fine di consolidare il confronto tramite diversi incontri istituzionali e tecnici.

A conclusione del percorso partecipativo svoltosi durante il 2020 e in esito allo stesso, il 30 novembre 2020 si è tenuta una Comunicazione al Comitato di Gestione (Prot. 92/9a/2020) in merito a: "Aggiornamento del Documento di Pianificazione Strategica

di Sistema - DPSS". Le strutture competenti di AdSP hanno quindi apportato revisioni non sostanziali al DPSS che è stato ritrasmesso, nella nuova versione, ai Comuni interessati ai fini dell'acquisizione formale dei pareri di competenza previsti al comma 1 quater, lettera a), dell'art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii..

A seguito dell'acquisizione dei pareri soprarichiamati, con delibera n. 7/7/2021 del 07/05/2021, il Comitato di Gestione ha provveduto ad adottare il DPSS. AdSP lo ha quindi trasmesso a Regione Liguria ai fini della sua approvazione secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Il DPSS rappresenta l'assetto territoriale del sistema nelle sue diverse componenti (pianificatoria, infrastrutturale, logistica e ambientale) e ne declina gli obiettivi di sviluppo e le potenziali strategie di attuazione, sulla base delle quali dovranno essere redatti i PRP dei diversi porti.

Ad oggi, alla luce della forte concentrazione degli attori presenti in ambito marittimo e portuale e della crescita dimensionale del naviglio, è forte la pressione sui porti e sugli operatori per adeguamenti in termini di infrastrutture portuali (fondali, opere di protezione, banchine, piazzali, etc.) e in termini di attrezzature dedicate alla movimentazione delle merci, con particolare riferimento a quelle containerizzate (in particolare si pensi alle dimensioni e alle caratteristiche delle gru di banchina e dell'organizzazione del lavoro).

Tenuto conto di tali elementi che esercitano pressioni notevoli sul sistema e richiedono urgenti adeguamenti e considerati i vincoli esistenti, il DPSS ha in primo luogo consolidato quali macro-obiettivi di sviluppo l'aumento della competitività al fine di rafforzare il ruolo dei porti nel sistema logistico, la sostenibilità ambientale delle attività portuali e l'aumento di valore per il territorio.

Inoltre, il DPSS ha declinato alcune strategie operative idonee al perseguimento dei sopraccitati obiettivi, che possono essere schematizzate come segue:

- Strategie di intervento, che riguardano le azioni che possono essere sviluppate per: migliorare l'accessibilità marittima e terrestre e potenziare le dotazioni infrastrutturali degli scali; garantire la vocazione multi-business del sistema attraverso gli adeguati interventi a supporto del traffico commerciale, passeggeri e dell'attività industriale;
- Strategie di governance, che individuano le possibili azioni da perseguire per: valorizzare la componente lavoro legata al porto e alla sua filiera; potenziare le sinergie tra contesto portuale e contesto urbano;

- Strategie di gestione, che riguardano le azioni che possono essere sviluppate per rendere più efficienti gli strumenti atti a regolare la gestione delle attività portuali.

Il passaggio pianificatorio successivo per verificare e consolidare le opportune scelte di pianificazione strategica è rappresentato dalla redazione dei PRP di Genova e di Savona/Vado Ligure, insieme al processo di accompagnamento alle scelte pianificatorie, rappresentato dalla Valutazione Ambientale Strategica correlata ai PRP.

La complessità del lavoro di redazione dei PRP di scalo è determinata da diversi fattori, tra cui la molteplicità delle funzioni presenti nei porti del sistema, la presenza di forti componenti industriali, la presenza di altre importanti infrastrutture (quali ad esempio l'aeroporto per lo scalo di Genova), la presenza di ambiti urbani interni al demanio marittimo o confinanti con lo stesso, le ricadute ambientali derivanti dalle attività portuali e industriali, etc.

In considerazione di quanto sopra, al fine di dotare nel minor tempo consentito il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei nuovi strumenti di pianificazione previsti dalla normativa vigente, nel corso del 2021 AdSP si attiverà per avviare un percorso finalizzato a:

- elaborare gli schemi dei Piani regolatori dei porti di Genova e Savona/Vado e i relativi Rapporti Preliminari Ambientali ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (Fase di Scoping);
- a valle degli esiti della prima fase sopra riportata, redigere i documenti definitivi dei PRP e i relativi Rapporti ambientali ai fini della loro definitiva approvazione da parte della Regione.

Le attività soprarichiamate necessitano di particolari esigenze di approfondimento che riguardano principalmente:

- le tendenze macroeconomiche e le prospettive di sviluppo dei diversi settori di attività presenti nel sistema portuale di riferimento in relazione ai mercati contendibili;
- le valutazioni di carattere logistico e infrastrutturale necessarie per determinare la capacità di tenuta dell'assetto infrastrutturale programmato per il medio/lungo periodo e per definire il layout di ulteriori interventi da programmare nei PRP di scalo, con particolare riferimento alla definizione delle opere infrastrutturali per lo scalo di Savona/Vado;
- le analisi di carattere tecnico/idraulico in relazione alle opere di protezione a mare;

- l'aggiornamento e la raccolta dei dati ambientali necessari alla redazione dei Rapporti Ambientali Preliminari di Genova e Savona/Vado;
- i contributi relativi alle problematiche di carattere urbanistico e paesaggistico relativi alle aree di cerniera tra il porto e la città e ai contesti urbani che circondano le realtà portuali;
- le soluzioni amministrative e normative per la costruzione dei nuovi strumenti pianificatori di Genova e Savona/Vado, nel rispetto delle esigenze del territorio e delle attività.

Il quadro conoscitivo per i PRP

Il quadro conoscitivo necessario per la redazione dei PRP, dal punto di vista economico, dovrà evidenziare i seguenti aspetti:

- definizione di un modello di sviluppo dei traffici in relazione ai commerci internazionali e all'economia nazionale e relativi scenari nel medio-lungo periodo;
- definizione di un modello di sviluppo dei traffici dettagliato per tipologie di traffico relativi con particolare attenzione al mercato dei contenitori ed a quello dei passeggeri;
- definizione di un modello di sviluppo della domanda di trasporto (con ulteriore focus ai passeggeri) in riferimento all'andamento demografico, reddituale e di propensione ai consumi del contesto economico di riferimento e bacino di utenza del Sistema Portuale;
- analisi del contesto competitivo internazionale e nel bacino concorrenziale del Sistema Portuale (Mediterraneo Occidentale e Nord Europa) con riferimento ai principali attori della filiera logistica: porti concorrenti; operatori terminalistici; armatori e compagnie marittime; gli operatori della logistica.

Saranno inoltre necessari approfondimenti specialistici per la definizione dei contenuti sotto il profilo trasportistico, marittimo, ambientale, urbanistico, etc. necessari alla definizione del layout infrastrutturale dei PRP di scalo.

Particolare rilevanza riguarda l'aggiornamento e la raccolta dei dati ambientali disponibili, sia per il porto di Genova (per il quale i dati sono stati da ultimo raccolti nel 2015 e in parte aggiornati per la redazione del DEASP) sia per i porti di Savona e Vado (parziale raccolta per DEASP), in relazione a tutte le componenti ambientali.

I contenuti pianificatori dei PRP

Tale attività si struttura in due fasi consecutive consistenti in:

- redazione, sulla base del DPSS approvato e degli approfondimenti sopra elencati, degli schemi di piano dei singoli porti coerenti con quanto indicato dall'art. 5 comma 2 e seguenti della L.84/94 ai fini della loro adozione in Comitato di gestione per l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;
- redazione dei documenti definitivi dei PRP dei singoli porti a seguito della conclusione della fase di scoping della procedura di VAS come previsto dal Dlgs 152/2006.

In particolare, tale attività consiste nello sviluppare - sulla base del DPSS approvato, degli approfondimenti svolti e della documentazione messa a disposizione - i due schemi di Piano Regolatore Portuale per l'avvio dell'iter procedurale pianificatorio e ambientale e, a valle dell'esperimento dalla prima fase, redigere documenti definitivi di Piano Regolatore Portuale per i porti di Genova e Savona/Vado con i contenuti di cui all'art. 5 comma 1 sexies della L.84/94 e ss.mm.ii..

Gli schemi di Piano e i definitivi PRP dovranno essere redatti secondo quanto previsto agli artt. 4 e 5 della L.84/94 ss.mm.ii. in merito all'articolazione funzionale degli stessi e tenendo conto delle situazioni di vincolo a contorno. In particolare, sia per il porto di Genova sia per il porto di Savona/Vado dovranno essere valutate idonee soluzioni di potenziamento dell'accessibilità via terra e via mare in coerenza con quanto indicato nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema.

Per quanto riguarda il porto di Genova inoltre dovranno essere considerate le interferenze tra scalo portuale e aeroportuale. A tal proposito si evidenzia che, al fine di trovare idonee soluzioni in relazione alle interferenze tra le attività portuali e le operazioni di volo dell'aeroporto di Genova, AdSP ha avviato un tavolo tecnico con ENAC, finalizzato a rendere compatibile lo scenario di sviluppo portuale con quello aeroportuale, nel rispetto del pubblico interesse comune a entrambe le Amministrazioni. Le attività del tavolo dovranno garantire uno stretto coordinamento con il processo di pianificazione.

La fase di redazione degli schemi di PRP sarà accompagnata dalla realizzazione di tavoli di lavoro/incontri/presentazioni per tematiche specifiche con i soggetti interessati, al fine di potenziare le sinergie tra il contesto operativo portuale e il contesto urbano di riferimento nella costruzione delle scelte pianificatorie, come indicato a livello di strategie dal DPSS.

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica dei PRP

Tale attività consiste nel coordinare il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con le diverse opzioni di pianificazione che potranno definire i diversi scenari anche alternativi tra loro.

Dal punto di vista operativo si tratta di predisporre i Rapporti Preliminari Ambientali per Genova e Savona/Vado, i Rapporti Ambientali e le Sintesi non tecniche come richiesti dalla normativa vigente.

Un'ulteriore attività da svolgere riguarda le fasi di approvazione dei Piani Regolatori Portuali e delle relative procedure di Valutazione Ambientale Strategica, partecipando a incontri, adunanze, tavoli tecnici, presentazioni, e predisponendo la documentazione eventualmente necessaria, laddove richiesto. In particolare dovranno essere evase tutte le richieste di chiarimenti ed eventuali integrazioni formulate da qualsiasi soggetto avente diritto nelle procedure di approvazione del Piano ai sensi della l. 84/94 e ss.mm.ii. e della vigente normativa ambientale.

Contestualmente dovrà essere animato il percorso partecipativo e di confronto da avviare all'inizio della redazione dei PRP, in prosecuzione di quanto sviluppato e condiviso nell'ambito del DPSS. Il percorso partecipativo si svilupperà attraverso confronti con tutte le parti coinvolte o interessate, al fine di acquisire ulteriori elementi per la redazione dei PRP definitivi.

b. La programmazione delle opere portuali

L'occasione della redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema ha consentito di definire gli obiettivi di sviluppo e le strategie di medio/lungo termine, per consolidare il posizionamento del sistema portuale nel quadro nazionale e internazionale e integrare le attività portuali e logistiche alle particolari esigenze dei diversi territori genovese e savonese.

L'analisi delle diverse componenti del sistema, insieme a una lettura complessiva dello stato di attuazione dei Piani Regolatori Portuali vigenti, ha consentito di evidenziare una serie di criticità, comuni per i due scali, e conseguenti esigenze che riguardano in particolare i profili legati all'operatività degli scali. Dalla valutazione di tali criticità in relazione alle esigenze degli operatori logistici e portuali, dalla lettura delle tendenze che caratterizzano il mercato marittimo e portuale e dagli indirizzi delle politiche comunitarie e nazionali nel campo dei trasporti e della logistica,

derivano gli obiettivi generali individuati dal DPSS per lo sviluppo del Sistema che consistono in:

- aumento della competitività del sistema;
- sostenibilità delle attività portuali;
- aumento di valore per il territorio.

Tali obiettivi sono volti in primo luogo a sviluppare il ruolo di nodo strategico della rete nazionale ed europea dei trasporti che il sistema portuale già esprime, forte della sua posizione baricentrica rispetto ai mercati di interesse e della sua localizzazione sui principali assi e corridoi di collegamento internazionale. La difesa e lo sviluppo di tale ruolo non possono concretizzarsi se non attraverso una pianificazione integrata di sistema, che si sviluppi anche attraverso il dialogo tra istituzioni e tra mondo pubblico e privato.

In tale prospettiva vengono di seguito delineati i contenuti degli obiettivi soprarichiamati, all'interno dei quali possono essere inquadrati le opere programmate per il prossimo triennio ed oggetto di analisi in un successivo paragrafo.

A questo proposito, si rileva che l'entrata in vigore della L. 130/2018, consentendo di definire un programma straordinario di opere caratterizzato dalla "semplificazione" delle relative procedure, ha anticipato la progettazione e conseguente realizzazione di un orizzonte infrastrutturale di medio/lungo periodo peraltro coerente con gli indirizzi strategici contenuti nel citato DPSS.

Aumento della competitività del Sistema Portuale

La costituzione del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale richiede una riflessione in termini di offerta dell'infrastruttura innovativa rispetto a quanto tradizionalmente considerato per gli scali di Genova e Savona-Vado. Il completamento dei grandi interventi previsti dai vigenti PRP di scalo (Terminal Bettolo, Ronco-Canepa, Piattaforma di Vado) consentirà infatti di raggiungere una capacità di movimentazione per il traffico di merci containerizzate tra 5 e 6 milioni di TEUS. Inoltre, l'unione degli scali consente di rafforzare la vocazione multibusiness del sistema portuale, rendendolo competitivo per tutte le tipologie di traffico merci (convenzionali, rinfuse, container) e passeggeri (crociere e traghetti) e salvaguardando la componente industriale legata all'attività di costruzione e riparazione navale.

In tale prospettiva di vocazione multibusiness l'obiettivo di aumento della competitività deve essere inteso come: rafforzamento del posizionamento competitivo del sistema portuale, tramite una sua sempre maggiore integrazione nelle reti infrastrutturali di collegamento con il mercato contendibile; potenziamento della capacità produttiva finalizzata a traffici commerciali (con particolare riferimento a contenitori, passeggeri e rotabili); valorizzazione dei traffici convenzionali, rinfusieri e prodotti speciali, nell'ambito dei quali sono ricompresi i depositi chimici e i depositi di Gas Naturale Liquefatto (GNL); potenziamento e razionalizzazione del settore industriale con particolare riferimento a cantieristica e riparazioni navali.

In tutte le sue accezioni tale obiettivo deve essere perseguito sia attraverso interventi infrastrutturali, sia tramite azioni in campo organizzativo, gestionale e tecnologico.

La competitività del sistema portuale non può prescindere dalla realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali (ferro e gomma) previsti oltre l'ultimo miglio di collegamento al porto e si gioca, tuttavia, sempre più su profili organizzativi e di velocizzazione e fluidificazione dei flussi.

Se infatti per capacità produttiva del sistema porto si intende il livello massimo di movimentazione di traffici e di sviluppo di attività che possono essere ottenuti, dati i fattori di "produzione" ed i vincoli del contesto sociale e tecnico, è immediato comprendere come vi siano diversi elementi che possono influire sui processi produttivi e come l'aumento della capacità possa declinarsi sotto molteplici profili.

Nel caso del Sistema del Mar Ligure Occidentale gli scali sono già strutturati per rispondere alle attuali e prospettive esigenze del mercato (i.e. nave di progetto di ultima generazione) nel settore del traffico containerizzato, avendo nel corso degli ultimi anni realizzato importanti investimenti in termini di realizzazione di banchine e adeguamenti di fondali per rispondere alle mutate esigenze degli operatori. Nel settore del traffico containerizzato, in tal senso, l'aumento della capacità produttiva potrà svilupparsi prioritariamente attraverso interventi di adeguamento delle condizioni di accessibilità, che possono determinare immediati riflessi sulla capacità produttiva del sistema e sulla sua competitività, migliorando la manovrabilità dell'attuale naviglio e ponendo le condizioni per accogliere le navi di progetto ad oggi individuate. Nella prospettiva di un rafforzamento della vocazione multibusiness del sistema, deve essere valutata la possibilità di consolidare, come già richiamato, sia i traffici commerciali, sia il traffico passeggeri, che potranno essere favoriti sia dagli interventi di adeguamento dell'accessibilità marittima, sia attraverso il reperimento di nuovi accosti. Deve infine essere considerata la necessità di investimenti per il consolidamento delle attività industriali, sia con riferimento al settore di costruzioni

e riparazioni navali, sia con riferimento al refit di grandi yacht e imbarcazioni da diporto.

L'integrazione nelle reti logistiche internazionali diventa un presupposto indispensabile per il mantenimento e l'incremento della competitività, tenuto conto della posizione baricentrica del Sistema lungo i corridoi internazionali e del suo ruolo di porta di accesso ai mercati europei.

Da un lato il completamento di grandi interventi infrastrutturali, quali il Terzo Valico, consentirà di avvicinare il sistema portuale ai suoi mercati potenziali e integrarlo maggiormente nel contesto logistico europeo, dall'altro si deve necessariamente ipotizzare di poter superare la debolezza del sistema infrastrutturale del nord Italia attraverso lo sviluppo di politiche di sistema e azioni istituzionali coordinate, che promuovano il completamento di importanti interventi infrastrutturali sulle reti.

In questo contesto operativo l'assetto organizzativo del Sistema riveste un ruolo strategico fondamentale, rispetto al quale AdSP svolge o un ruolo fondamentale di coordinamento, anche attraverso la capillare diffusione di "infostrutture" che consentano una più efficiente distribuzione delle merci lungo la rete logistica.

Inoltre, fondamentale per la competitività del Sistema, come meglio indicato nel seguito, è il ricorso a strumenti, quali le Zone Logistiche Semplificate, che consentano di delineare l'ambito geografico entro il quale stabilire relazioni, connessioni e forme di collaborazione con gli attori logistici presenti sui territori e i mercati.

Come già richiamato, molti degli interventi previsti nella programmazione triennale, incluso il piano straordinario, rispondono pienamente all'obiettivo sopra descritto, andando a potenziare sia l'accessibilità degli scali del sistema, sia diversi settori di attività, ultimando così l'attuazione dei PRP vigente ed anticipando la realizzazione degli obiettivi dei nuovi piani regolatori.

Sostenibilità della attività portuali

La competitività del sistema non può ad oggi essere sostenuta in assenza di una crescente sensibilità al contesto territoriale di riferimento e alla vivibilità della città portuale. La sostenibilità delle attività portuali rientra a pieno titolo nel percorso decisionale e di individuazione di strategie di crescita del porto. L'obiettivo della "sostenibilità" intende integrare la crescita economica, in questo caso trainata dal sistema porto, nel contesto urbano e naturale nel quale si sviluppano le attività produttive.

Se, in termini generali, per sostenibilità ambientale si intende la capacità di valorizzare l'ambiente in quanto "elemento distintivo" del territorio, garantendo al

contempo la tutela e il rinnovamento delle risorse naturali e del patrimonio, nell'ambito della pianificazione portuale tale elemento si declina nella complessiva valorizzazione del territorio portuale e nello sviluppo di politiche energetiche, ambientali e di intervento (riequilibrio modale, ottimizzazione reti logistiche, elettrificazione banchine, allontanamento dal contesto urbano di prodotti speciali, etc.) volte a creare effetti positivi e a ridurre gli impatti ambientali anche sul contesto urbano circostante.

Ma ciò vuol dire anche individuare politiche di gestione che consentano di compatibilizzare la necessità di ridurre l'impatto ambientale di tutte le attività produttive con la programmazione ed efficienza degli operatori portuali.

Le scelte future, infatti, non devono essere intese come interventi di mero risarcimento ma devono concretizzarsi in continui percorsi di valorizzazione del territorio, laddove esso assume i connotati urbani, e in azioni di sviluppo produttivo sempre più attento alla tutela di ambiente e territorio.

Aumento di valore per il territorio

Gli obiettivi sopra richiamati sfociano quasi naturalmente nel trasversale fine di creare valore per il territorio. Infatti, le azioni volte al potenziamento della competitività del sistema e alla sostenibilità delle attività portuali possono riflettersi su un potenziamento delle componenti economiche ed occupazionali del sistema.

La crescita e la specializzazione delle attività industriali, il ruolo dei crocieristi, la valorizzazione e specializzazione della forza lavoro, l'insediamento di "nuove" attività logistiche non possono che consentire un miglioramento della qualità della vita, che può in parallelo essere favorito da azioni di riqualificazione di aree portuali fruibili/aperte al pubblico, valorizzando la coesistenza tra attività portuali e urbane.

Una moderna visione della competitività portuale deve infatti passare attraverso una condivisione allargata del "progetto" portuale in quanto riconosciuto come motore di sviluppo economico e sociale, nel rispetto degli equilibri del territorio. In tale prospettiva la relazione tra porto e territorio diviene elemento di competitività del sistema, gli effetti della quale si rivolgono non solo alla comunità portuale ma all'intera comunità cittadina.

Le strategie per il perseguimento degli obiettivi descritte nei paragrafi che seguono intendono quindi rispondere sotto molteplici punti di vista alle esigenze che nel tempo ha assunto il rapporto tra sistema portuale e territori di riferimento.

Si tratta in particolare di strategie rivolte ad un miglioramento dei sistemi infrastrutturali (sia nella componente materiale e immateriale) e all'innovazione delle politiche e dei processi di gestione, che possono essere schematizzate come segue:

- Strategie di intervento, che riguardano le azioni che possono essere poste in essere per: migliorare l'accessibilità marittima e terrestre e potenziare le dotazioni infrastrutturali degli scali; garantire la vocazione multibusiness del sistema attraverso gli adeguati interventi a supporto del traffico passeggeri e dell'attività industriale;
- Strategie di governance, che individuano le possibili azioni da perseguire per: valorizzare la componente lavoro legata al porto e alla sua filiera; potenziare le sinergie tra contesto portuale e contesto urbano;
- Strategie di gestione, che riguardano le azioni che possono essere introdotte per rendere più efficienti gli strumenti atti a regolare la gestione delle attività portuali.

Accessibilità

Le principali opere che rappresentano l'attuazione delle strategie nel breve periodo sono in particolare orientate a potenziare le condizioni di accesso al sistema sia via mare, sia via terra.

Per quanto concerne l'ottimizzazione dell'accessibilità marittima, gli interventi prioritari riguarderanno principalmente la modifica delle opere di protezione e il dragaggio dei fondali, in modo da consentire un accesso agli scali del sistema ed una manovrabilità interna agli stessi tali da soddisfare in massima sicurezza e in condizioni economiche concorrenziali le esigenze di traffico navale caratterizzato da dimensioni crescenti del naviglio, sia per la componente merci sia per quella passeggeri.

Tali interventi, necessari per rispondere all'accelerato fenomeno del "gigantismo navale", potranno garantire la piena operatività a navi di dimensioni maggiori, fino alle prospettate navi da 24.000/30.000 TEU, consentendo agli scali del sistema di potenziare la loro capacità attrattiva per i grandi flussi transcontinentali di merci.

Per potenziare le condizioni di accesso del sistema è inoltre necessario integrare l'accessibilità marittima con quella terrestre a livello portuale – locale e di area vasta, al fine di migliorare le connessioni stradali e ferroviarie sia con le infrastrutture esistenti sia con quelle appena avviate o comunque progettate, quali il Terzo Valico ferroviario e gli interventi sulla rete autostradale.

Conseguentemente le azioni da intraprendere consistono nell'ultimare interventi di connessione di ultimo miglio e pianificare nuove soluzioni infrastrutturali, tecnologiche e gestionali al fine di decongestionare la strada e aumentare progressivamente la quota di traffico su ferro.

In tal senso gli interventi previsti nel programma straordinario costituiscono una prima forte risposta a tali esigenze e saranno integrati con gli ulteriori interventi di miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria che saranno inseriti nei nuovi PRP di scalo.

Infine, la strategia dell'accessibilità non deve rivolgersi solamente agli aspetti strettamente legati alla logistica portuale ma deve tener conto anche della necessità di valorizzare le interazioni tra contesto produttivo e realtà urbana andando a individuare nuove soluzioni per la fruibilità gli ambiti di interazione città – porto, con particolare riferimento a quegli ambiti che svolgono una funzione di cerniera tra attività urbane e attività strettamente portuali.

Innovazione e Reti

La seconda strategia d'intervento individuata dal DPSS si concentra sull'organizzazione di processi e relazioni, attraverso l'individuazione di interventi di innovazione procedurale, tecnologica e organizzativa. In particolare, lo sviluppo delle "infostrutture" consentirà di razionalizzare l'interscambio documentale assicurando al contempo una fluidificazione dei traffici, che consentirà di ottimizzare l'utilizzo degli spazi portuali e permetterà di gestire una maggiore quantità di traffici con un relativo incremento di aree a terra. L'innovazione, in questi termini, oltre ad incrementare la capacità produttiva del Sistema comprimendo i tempi di sosta delle merci, crea le condizioni per una continuità di informazioni e una maggiore integrazione dello stesso nella rete internazionale dei trasporti. Tali profili sono trattati con maggior dettaglio nel successivo paragrafo dedicato alle strategie per la logistica.

Nei termini sopra esposti le azioni relative alla fluidificazione dei processi documentali sono complementari alle azioni relative al potenziamento dell'accessibilità e necessitano di un coinvolgimento di più soggetti, sia istituzionali che privati, al fine di armonizzare gli interventi infrastrutturali e favorire una più completa tracciabilità delle merci, consentendo di ottimizzare l'organizzazione dei traffici e di rendere più efficiente anche l'uso delle attuali infrastrutture.

Potenziamento dell'offerta portuale

La potenzialità di offerta del sistema portuale con l'entrata in funzione delle infrastrutture in corso di completamento (Terminal di Vado e Bettolo) raggiungerà per quanto concerne il traffico di merci containerizzate circa 6 milioni di TEUS.

Il potenziamento dell'offerta per il traffico containerizzato e le altre componenti commerciali si declina prioritariamente nel favorire, nei termini decritti nelle precedenti strategie, la massima fruibilità delle infrastrutture presenti in modo da mantenere e aumentare il trend di crescita dei traffici consolidando la posizione degli scali nel sistema logistico nazionale e intranazionale.

A livello di pianificazione strategica occorre però sottolineare la necessità di affrontare una riflessione sulla possibilità di realizzare nuove opere dedicate al settore in crescita del traffico passeggeri, alla movimentazione e al consolidamento della capacità industriale rappresentata dalla cantieristica navale, che costituiscono uno dei settori con maggior impatto in termini di occupazione, oltre a creare i presupposti per una razionalizzazione e un potenziamento della movimentazione di rotabili/convenzionali.

Per quanto concerne il settore industriale, in particolare per lo scalo di Genova, si deve richiamare il progetto di potenziamento del polo di Sestri Ponente che consentirà di dotare lo stesso di nuovi bacini e nuovi accosti idonei a ospitare le navi di tonnellaggio maggiore, permettendo al contempo di completare un'operazione di messa in sicurezza del territorio sotto il profilo idrogeologico.

Nell'ambito dell'offerta portuale potranno poi essere contemplati nuovi spazi a servizio delle attività commerciali, anche tramite la conversione di funzioni esistenti, oltre a essere approfondite alcune ipotesi per la collocazione di prodotti speciali, siano essi i depositi di prodotti chimici o di Gas Naturale Liquefatto (GNL), a servizio dell'ambientalizzazione delle attività portuali.

Per il porto di Savona-Vado la pianificazione strategica dovrà prevedere spazi a terra e a mare che rispondano alle esigenze operative dei terminal commerciali la cui attività, oggi, è costretta a causa dell'attuale configurazione dello scalo e delle ridotte dimensioni dello stesso. Fondamentale, inoltre, risulta la possibilità di definire all'interno del porto nuovi spazi che possano anche essere sfruttati per la sosta temporanea degli automezzi.

Per quanto concerne la programmazione triennale delle opere infrastrutturali, nelle pagine che seguono vengono illustrate le complessive linee di intervento distinguendo tra due diversi momenti che interessano l'ente con riferimento:

- al Programma Straordinario di investimenti urgenti di cui all'art. 9 bis della Legge 130/2018;
- alla programmazione triennale dei restanti investimenti che coinvolgono gli scali di Genova e di Savona.

i. Il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità

Come noto, nel periodo immediatamente successivo al crollo del ponte morandi, l'attività dell'Ente e dell'intera comunità portuale si è concentrata sulla rappresentazione dei danni subiti dal nodo portuale e logistico genovese al fine di stimolare il Governo centrale all'adozione di provvedimenti di sostegno agli scali del sistema.

In data 28 settembre 2018 è stato quindi emanato il decreto legge n. 109 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130/2018, espressamente rubricato "*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*".

L'art. 9-bis del predetto decreto, in particolare, prevede che il Commissario straordinario adotta, su proposta dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, "*un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova, da realizzare a cura della stessa Autorità di sistema portuale entro trentasei mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale ...*".

In relazione al programma di cui all'art. 9-bis, lo stesso si caratterizza per straordinarietà ed urgenza e risponde ad una duplice esigenza: necessità di ripresa del percorso di sviluppo dei traffici sperimentato negli ultimi anni ed interrotto a seguito del crollo del Ponte Morandi e di sostegno ad una infrastruttura strategica nazionale per sostenere i flussi commerciali generati dall'industria del nord Italia.

Il Programma Straordinario, approvato in prima emissione dal Commissario straordinario il 15 gennaio 2019, con Decreto n. 2/2019, è stato successivamente aggiornato con Decreto n. 1/2020 a firma del Commissario medesimo e recentemente revisionato il 29 giugno 2021, con la delibera n. 30/2/2021 del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale e successivamente approvato dal Commissario Straordinario con Decreto n. 5/2021 del 15 luglio 2021.

Gli interventi previsti nel Programma Straordinario approvato con Decreto n. 2/2019 ammontavano a un valore complessivo di 1,061 miliardi di euro. Con il successivo decreto di aggiornamento sopra citato - Decreto n. 1/2020 - il Commissario Straordinario ha deliberato l'*"Approvazione dell'aggiornamento al Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro"*.

Per effetto di tale aggiornamento, il Programma si è incrementato a 1,96 miliardi di euro, facendo registrare un aumento rispetto al valore originario di circa 898 milioni di euro, in considerazione dell'adeguamento di alcuni progetti e dell'inserimento di nuovi interventi strettamente connessi con i precedenti.

L'esigenza di ulteriore aggiornamento del Programma, approvato con decreto del Commissario n. 5/2021, è emersa sia dagli esiti dell'attività di monitoraggio svolta dalla Struttura "Staff Programma Straordinario" dell'Autorità di Sistema Portuale, dedicata a seguire gli interventi del Programma, sia da ulteriori esigenze rappresentate dalla Struttura Commissariale.

L'aggiornamento del Programma prevede un totale di interventi di 2,29 miliardi di euro, con un incremento di 337,6 milioni di euro rispetto all'aggiornamento approvato con il Decreto n. 1/2020 (1,96 miliardi di euro).

Le motivazioni che hanno comportato un aggiornamento dei progetti ricompresi nel Programma Straordinario e i relativi adeguamenti dei quadri economici sono contenuti nell'Allegato 2 alla Delibera di Comitato del 29/6/2021 denominato *"Aggiornamento al programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro"* al quale si rimanda integralmente

Le macro aree di intervento del Programma Straordinario sono rappresentate dalle infrastrutture di accessibilità, dallo sviluppo portuale, dai collegamenti intermodali a favore dell'aeroporto e dai progetti di integrazione tra la città e il porto, come riportato nella figura che segue.

Grafico 2.1. – Aree di intervento del Programma Straordinario



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

Nella successiva tabella riepilogativa si riportano gli interventi ricompresi nel Programma Straordinario come aggiornato dal Comitato di Gestione il 29 giugno 2021 nella quale si dà evidenza, del valore complessivo del quadro economico, dell'eventuale fabbisogno finanziario, ed infine, delle macro aree di intervento di appartenenza.

Con specifico riferimento alle modalità di attuazione di quanto previsto all'art. 9-bis, occorre inoltre evidenziare che con il più recente aggiornamento del Programma, è stato rivisto il "Piano Procedurale per l'attuazione del Programma" nel quale sono richiamate le procedure in deroga alla legge ordinaria per l'approvazione, l'affidamento e la realizzazione dei progetti delle opere del Programma Straordinario necessarie a stabilire le condizioni per l'effettivo ed urgente completamento del Programma stesso in coerenza con il percorso già adottato e condiviso dal Commissario Straordinario con Decreto n. 19/2019 e Decreto n. 1/2020 nonché con decreti del Sub Commissario nn. 1/2019 e 2/2019.

Nelle pagine seguenti vengono richiamati alcuni dei principali investimenti programmati.

In particolare, per quanto concerne gli interventi di ultimo miglio stradale, immediatamente interferiti dal crollo del ponte, si tratta di investimenti volti all'adeguamento ed efficientamento della rete che riguardano principalmente l'area di Sampierdarena dove, a seguito dell'apertura della viabilità della "Superba", è prevista la creazione di un nuovo anello di accessibilità allo scalo incentrato sui varchi di San Benigno e di Cornigliano supportati dal nuovo varco in quota di Ponte Etiopia. Il sistema viabilistico che si intende realizzare potrà quindi contare su accessi diretti all'autostrada tramite i caselli di Genova Ovest e di Aeroporto, oltre alla connessione Lungo Polcevera con Genova Bolzaneto.

Il nuovo *layout*, che risulterà dal completamento degli interventi previsti, fra cui rientra anche il prolungamento della sopraelevata portuale fino alle aree di Cornigliano determinerà, in particolare, una più netta separazione tra i flussi di mezzi pesanti da/per il porto e il traffico urbano con significativi benefici in termini di decongestionamento delle infrastrutture viarie cittadine e di minore impatto ambientale su aree territoriali di confine con l'ambito portuale di Sampierdarena.

A questo proposito possiamo citare il progetto per il viadotto di collegamento tra strada Guido Rossa ed il futuro Varco di Ponente, l'obiettivo di questa infrastruttura è quello di drenare i traffici in uscita dallo svincolo autostradale di Genova Aeroporto e diretti al porto, a beneficio anche della rete viaria urbana.

Tale progetto comprende inoltre le opere di riqualificazione e ricostruzione del Cavalcavia di Via Pionieri d'Italia, che costituisce il principale accesso all'Aeroporto di Genova, e la riqualificazione del Viadotto Marinai d'Italia, che costituisce il principale accesso al terminal crocieristico della Stazione Marittima.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento di tali opere, l'avvio dei lavori è previsto entro la fine del 2021.

Per quanto concerne la nuova viabilità al servizio del bacino di Prà la realizzazione dell'intervento, oltre a confermare il collegamento diretto con la rete autostradale, consentirà la liberazione di importanti aree interferite dall'attuale viadotto fra le quali ricadono quelle necessarie al completamento dello scalo ferroviario dedicato alle merci (già finanziato da RFI nell'ambito del nodo di Genova) che permetterà l'invio e ricezione di treni a modulo europeo (750 metri). L'appalto è stato aggiudicato nel mese di marzo 2021, i lavori sono in corso di esecuzione e l'importo impegnato è di circa 19 milioni di euro.

In relazione agli interventi ferroviari si tratta della realizzazione delle opere previste dal Protocollo di Intesa siglato tra AdSP, MIT e RFI per il completamento del layout nel bacino di Sampierdarena attraverso il collegamento tra il parco del Campasso (importo circa 17.8 mln €), i cui lavori sono in fase di avvio e il compendio di Sanità/Bettolo (che a regime genererà più di un milione di TEU), unitamente al potenziamento e ammodernamento dello scalo di Fuorimuro (importo circa 65 mln €), di cui è appena terminata la progettazione di fattibilità tecnico economica a beneficio delle realtà terminalistiche presenti nelle aree di ponente del bacino di Sampierdarena.

Non compresi all'interno del Protocollo di Intesa, ma correlati al completamento del collegamenti ferroviari, si annoverano il progetto di ammodernamento del Parco Ferroviario Rugna/Bettolo (importo circa 10.8 mln €), a servizio del nuovo terminal contenitori di Calata Bettolo e parte terminale del collegamento Campasso - Bettolo,

di cui è in fase terminale approvativa la progettazione definitiva e di cui si stima l'avvio lavori entro la fine del 2021, e la nuova infrastrutturazione del terminal Ferroviario Ronco-Canepa (importo circa 5 mln €) afferente al Parco Ferroviario Fuorimuro.

Le opere si inquadrano in una attività in corso che comprende, per lo scalo di Voltri, il completamento del layout relativo all'ambito che prevederà la realizzazione del secondo binario di collegamento tra il terminal e la stazione arrivi/partenze e il potenziamento della stessa (a cura di RFI).

Parallelamente, e meglio descritte nel relativo paragrafo, sono in corso interventi di riordino del sistema informativo per la componente ferroviaria e di efficientamento della programmazione.

Il completamento del piano del ferro di cui al programma straordinario permetterà, a regime, la predisposizione di un layout infrastrutturale e tecnologico in linea con gli interventi in corso lungo il corridoio ferroviario (corridoio 6 Genova-Rotterdam) che connette il porto ai principali mercati nazionali e internazionali.

Con riferimento ad uno dei più significativi progetti di riqualificazione degli ambiti porto-città, rappresentato dal silos Hennebique, - primo manufatto italiano in cemento armato rimasto inutilizzato dagli anni '70, collocato in posizione strategica tra il Terminal Crociere, l'area turistica del Porto Antico e il centro storico di Genova - occorre segnalare come, nel corso del 2018, a seguito della collaborazione tra Enti e Università, sia stata elaborata la scheda tecnica relativa al complesso dei silos granari la quale descrive lo stato di conservazione del bene. Tale documento, approvato dalla Soprintendenza nel marzo del 2019, ha fornito inoltre le indicazioni di massima circa le possibilità di intervento necessarie ad una sua riqualificazione.

In parallelo al lavoro di conoscenza effettuato sul compendio l'Ente, in collaborazione con Regione Liguria e Comune di Genova, ha predisposto una modifica dell'Accordo di Programma che regola il compendio, al fine di consentire una più ampia flessibilità all'auspicato processo di riqualificazione, superando le limitazioni funzionali che nel 2013 avevano reso scarsamente attrattivo il bando pubblicato dall'allora Autorità Portuale di Genova.

A seguito di ciò, su istanza di AdSP, gli Enti sottoscrittori dell'Accordo hanno convenuto di modificare le previsioni in essere, assegnando al compendio un'appropriata disciplina urbanistica, che permetta di superare le attuali rigidità in merito alle destinazioni d'uso.

A tal fine, nel marzo del 2019, è stato avviato il procedimento di modifica del vigente Accordo di Programma. Le amministrazioni coinvolte hanno concordato di assegnare al compendio una disciplina caratterizzata da un mix di funzioni ammesse,

senza distinzione fra principali e complementari, in modo tale da consentire ampia flessibilità alle soluzioni progettuali formulabili, fermo restando la limitazione delle attività commerciali in quota non superiore al 10% della superficie totale dell'edificio come definita dal progetto. Si è quindi aperta la fase di pubblicità e partecipazione degli atti di modifica dell'Accordo di Programma, durante la quale non sono state presentate osservazioni da soggetti terzi. Entro il mese di luglio gli Enti procederanno pertanto con la definitiva sottoscrizione della modifica dell'Accordo.

Nelle more degli esiti della pubblicazione, e considerate le intese raggiunte tra le Amministrazioni al fine di avviare nei tempi più rapidi le procedure pubbliche di assegnazione del compendio, AdSP ha elaborato un invito a presentare istanze di concessione demaniale marittima, finalizzate alla ristrutturazione e alla gestione del compendio in conformità alle mutate previsioni della disciplina urbanistica.

A fine 2020 è stato sottoscritto l'Atto di sottomissione tra AdSP e l'RTI assegnataria della concessione che consente l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 133.2 milioni di euro, il cui avvio è previsto nel corso dell'annualità in corso.

Per quanto riguarda le opere aeroportuali, è stata stipulata un'intesa con Aeroporto di Genova S.p.A e con ENAC per la realizzazione del potenziamento dell'aerostazione. L'opera è stata progettata direttamente da Aeroporto di Genova S.p.A. che svolge la funzione di stazione appaltante del progetto la cui approvazione spetta ad ENAC.

AdSP svolge sostanzialmente il ruolo di finanziatore dell'intervento in linea con quanto stabilito nel Programma Straordinario fino all'importo massimo di euro 11,3 milioni. L'intervento complessivo ammonta a 19 milioni di euro e l'appalto è stato aggiudicato a fine 2020.

Al fine di riqualificare e potenziare l'aerostazione, sono state previste altre opere di importo e complessità minore, quali il potenziamento del sistema bagagli (importo circa 3 mln €) e la riqualificazione di alcuni locali interni (importo circa 950.000 €), i cui lavori, suddivisi per lotti, sono in parte terminati, in parte sono in esecuzione e in parte sono di prossimo avvio e la riqualificazione della pista di atterraggio (importo circa 3.8 mln €), il cui iter procedurale di affidamento è in corso di avvio.

A margine di tali interventi rimane il progetto della Cabinovia, il cui iter progettuale ed esecutivo dipende da quello di altre opere afferenti, tra le quali quella che di maggior rilevanza è la Stazione Erzelli, opera in capo a RFI, il cui avvio lavori è stimato a fine 2021 per un importo di circa 65 mln €.

Si segnala, altresì, che gli interventi relativi alla messa in sicurezza del viadotto Pionieri e Aviatori d'Italia, viabilità di adduzione all'aeroporto, rientrano nel programma

dedicato alle infrastrutture stradali come sopra delineato e il cui avvio lavori è stimato entro la fine del 2021.

Per quanto concerne le aree industriali del porto un intervento di particolare rilievo riguarda il cantiere di Sestri Ponente.

Il programma prevede in primo luogo un intervento riconducibile alla realizzazione di una piattaforma operativa a levante del pontile delta di Porto Petroli (progetto “Ribaltamento a mare”) e connessa messa in sicurezza del Rio Molinassi.

Gli interventi in questione, comprensivi anche delle più recenti indicazioni pervenute dal C.S.LL.P., ammontano a circa 156,6 milioni di euro e sono oggetto di una specifica Convenzione tra AdSP e Comune di Genova.

A tali interventi vanno aggiunti quelli relativi alla messa in sicurezza idraulica dei corsi d'acqua Marotto/Monferrato, Chiaravagna, Ruscarolo e Cantarena per un valore complessivo dei quadri economici dei progetti di 52 milioni di euro. In base a detta Convenzione AdSP svolge in questa fase il ruolo di soggetto finanziatore, mentre il ruolo di stazione appaltante viene assolto dal Comune di Genova in considerazione della rilevanza degli interventi da attuarsi al di fuori del demanio marittimo.

Il tema del cantiere di Sestri Ponente si deve poi sviluppare attraverso la realizzazione di un nuovo progetto delle aree attualmente in concessione a Fincantieri con il potenziamento delle banchine e dei piazzali, il cui importo stimato al momento è di circa 430 mln €. Il progetto di fattibilità tecnico economica relativo a tale progetto è stato consegnato recentemente dopo essere stato oggetto di confronto fra diversi stakeholder in specifici tavoli dedicati. La consegna documentale è stata organizzata in pacchetti progettuali suddivisi per specializzazioni in modo tale da poter organizzare in parallelo l'attività di verifica, cercando di contrarre le tempistiche.

Quanto alla ricollocazione dei depositi chimici nel corso del 2019 si sono esauriti gli ulteriori approfondimenti avviati in merito ai profili ambientali e di sicurezza che potranno orientare la definitiva scelta del sito portuale del nuovo impianto.

In merito agli interventi strategici di accessibilità marittima e in particolare del bacino di Sampierdarena si segnalano gli stanziamenti relativi al dragaggio per 10 milioni di euro che, al di là delle manutenzioni richiamate nel successivo paragrafo, sono finalizzati al recupero di fondali idonei alle manovre in sicurezza delle più grandi navi sia nel settore commerciale sia del comparto passeggeri. Sotto il profilo procedurale, il progetto dei dragaggi è in fase di avanzata definizione con la Regione Liguria per i rilievi ambientali che esso comporta e che rappresentano da sempre la maggiore criticità da affrontare.

In merito agli interventi per implementare l'ultimo miglio marittimo, si segnala il progetto per la nuova diga foranea di Genova, il quale risponde all'esigenza di ampliare il canale di Sampierdarena, al fine di consentire l'accesso in sicurezza anche alle navi di grandi dimensioni, la cui progettazione di fattibilità tecnico economica e la connessa attività di verifica sono appena terminate. In particolare, la configurazione della nuova diga foranea dovrà consentire le manovre di navigazione in sicurezza della grandi navi portacontainer (400 m. lunghezza e 60-65 m. larghezza) con riferimento, in particolare, all'accesso e uscita dalle aree portuali, l'evoluzione nell'avamposto, l'accosto e la partenza dai terminali, il transito nel canale interno davanti ai terminali. In esito al dibattito pubblico è stata selezionata una soluzione che prevede in prossimità di Calata Bettolo la demolizione di un tratto più esteso di diga esistente, allo scopo di lasciare un varco di larghezza 400 m attraverso cui le grandi navi da crociera possano manovrare per dirigersi verso le calate del Porto Antico. Tale soluzione consente la massima flessibilità operativa per le manovre delle navi, permettendo peraltro l'ingresso contemporaneo di una nave commerciale attraverso la nuova imboccatura e di una nave da crociera attraverso l'imboccatura esistente.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 aprile 2021, il Presidente dell'Ente, dott. Paolo Emilio Signorini, è stato nominato Commissario Straordinario per la realizzazione dell'opera di cui trattasi considerato che la stessa è stata individuata, ai sensi 4 del Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55, come intervento infrastrutturale caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare complessità esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale.

Si segnalano inoltre i progetti relativi al:

- consolidamento Statico delle banchine, suddivisi in lotti, di cui una parte sono già stati portati a termine e di una parte è previsto l'avvio entro la fine del 2021/inizio 2022, per un importo complessivo di circa 28 mln €;
- Nuovo accosto di calata Olii Minerali, di cui è in corso la fase di progettazione e il cui avvio lavori è previsto entro la fine del 2021, per un importo complessivo di circa 15 mln €. L'intervento ha per oggetto la realizzazione della Nuova Calata Olii Minerali nel Porto di Genova mediante la risagomatura dell'esistente banchina est, al fine di migliorare gli aspetti di sicurezza della navigazione ed all'ormeggio per i mezzi nautici operanti nella Darsena stessa (bettoline, Bulk Carrier con LOA 130 m);

- Intervento di infrastrutturazione di Calata Bettolo, il cui avvio lavori è previsto a inizio 2022, per un importo di circa 16.5 mln €. L'intervento ha per oggetto i lavori di completamento del nuovo terminal container di Calata Bettolo con opere che prevedono il potenziamento capacità di carico banchina e le reti impiantistiche del terminal;
- Ampliamento Ponte dei Mille Levante (importo circa 24 mln €), il cui avvio lavori è previsto per l'inizio del 2022. L'intervento consiste nella riprofilatura della banchina di ponte dei mille levante con contestuale demolizione dell'attuale terrazza di imbarco e nuova terrazza da realizzarsi a servizio della nuova riprofilatura, la cui finalità è il conseguimento di una lunghezza utile di accosto di 381 m per navi da crociera ultra-grandi.

Si citano, infine, altri progetti facenti parte del programma straordinario, quali:

- La nuova Torre Piloti (importo circa 19.5 mln €), di cui è in esecuzione la progettazione definitiva e il cui avvio lavori è stimato nel quarto trimestre del 2021;
- Il Cold ironing (importo circa 20 mln €), di cui è terminata la progettazione definitiva e il cui avvio lavori è stimato nel quarto trimestre del 2021. Gli interventi sono finalizzati all'alimentazione elettrica delle navi durante la sosta in banchina, per il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione dell'inquinamento acustico. Sono previsti inoltre la realizzazione di forniture elettriche, sistema di conversione di frequenza, collegamento sottomarino tra le due aree portuali (terminal crociere e rip. navali), sistemi di connessione terra-nave, sistema di distribuzione delle linee di alimentazione alle banchine;
- Adeguamento delle infrastrutture alle norme di security (importo circa 8.2 mln €) , di cui è terminata la progettazione di fattibilità tecnico economica e il cui avvio lavori è stimato a inizio 2022. Si tratta di interventi infrastrutturali, tecnologici e organizzativi che riguardano varchi, recinzioni e sistemi informatici al fine di potenziare il sistema di security portuale, rendere efficienti i controlli e aumentare la sicurezza del Porto contro possibili atti illeciti intenzionali;
- Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra lato sud (importo circa 15.5 mln €), di cui è in corso l'affidamento dell'appalto integrato e il cui avvio lavori è stimato nel terzo trimestre del 2021. Gli interventi consistono nella realizzazione di una fascia di parco "urbano" sulla sponda sud del canale di Prà con il duplice obiettivo di creare un'ulteriore zona

filtro tra aree portuali e cittadine e di integrare le attività produttive nel contesto urbano;

- Waterfront di levante, per il quale è stata sottoscritta la Convenzione con il Comune di Genova con la finalità di disciplinare la contribuzione dell'AdSP - per un impegno di 10 milioni di euro – per la realizzazione degli interventi necessari al nuovo Waterfront attraverso, in particolare, l'esecuzione delle opere concernenti la riorganizzazione della viabilità e l'accessibilità, anche marittima, dell'intero comparto oggetto di intervento. Attualmente è in corso l'esecuzione dei lavori;
- Retroporto di Alessandria, la cui attività, in base alla Convenzione ex art. 6 legge 130/2018, è da svilupparsi a cura di UIRNet. Gli interventi consistono nella realizzazione di uno scalo merci ad Alessandria al fine di favorire l'insediamento di attività logistico-produttive, finalizzato all'ottimizzazione dei flussi veicolari e logistici che fanno capo al porto di Genova. L'importo attualmente previsto è di circa 2 mln €.

Tabella 2.1.- Tabella riepilogativa degli interventi del Programma Straordinario

PROGRAMMA STRAORDINARIO		
Descrizione intervento	Importo	Fabbisogno residuo
Ultimo miglio ferroviario		
Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergibile"	17.800.000,00	-
Interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, messa a norma delle intervie, centralizzazione degli scambi e realizzazione del sistema di segnalamento)	65.000.000,00	-
Ammodernamento e prolungamento nuovo parco ferroviario "Rugna"	10.867.982,40	-
Infrastrutture ferroviarie del nuovo terminal contenitori Ronco-Canepa e raddoppio della bretella Ronco-Sommergibile. Realizzazione degli impianti di IS/TLC e TE nelle tratte di collegamento con la rete ferroviaria nazionale	5.000.000,00	-
Ultimo miglio stradale		
Programma straordinario: interventi stradali prioritari in ambito portuale	141.235.515,72	-
Intervento di ristrutturazione viadotto Marinali D'Italia	912.459,69	-
Cavalcaferrovia su Via Siffredi	9.000.000,00	-
Riaspetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	20.033.835,74	-
Ampliamento Ponte dei Mille Levante	24.000.000,00	-
Infrastrutture Portuali		
Ridislocazione Depositi costieri di Carmagnani/Superba	30.000.000,00	-
Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 1 - Comune di Genova	156.603.159,57	-
Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 2 -AdSP	428.000.000,00	-
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 - MESSA IN SICUREZZA IDRAULICA DEI TORRENTI DELL'AREA URBANA PORTUALE DI GENOVA - SESTRI PONENTE - MULTEDO	52.000.000,00	-
Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo	16.500.000,00	-
Nuova Torre Piloti	19.500.000,00	-
Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	10.000.000,00	-
Consolidamento statico delle banchine e potenziamento delle dotazioni di banchina nel porto di Genova (lotti vari)	28.020.000,00	7.300.000,00
Cold ironing Genova crociere e traghetti	20.000.000,00	-
Adeguamento delle infrastrutture alle norme di security	8.200.000,00	-
Nuovo accosto Calata olii minerali	15.153.923,20	-
Nuova diga foranea di Genova - prima fase	950.000.000,00	-
Progetti porto città		
Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra lato sud	15.500.000,00	-
Riqualificazione Hennebique	133.264.841,00	-
Waterfront di levante	10.000.000,00	-
Aeroporto		
Ampliamento e riqualifica terminal passeggeri (era Primo lotto funzionale dell'ampliamento dell'Aerostazione)	19.000.000,00	-
Riqualifica terminal esistente (sala imbarchi temporanea) (era Riqualifica attuale Aerostazione)	937.000,00	-
Potenziamento sistema BHS con integrazione macchine radiogene Standard3 (era Potenziamento del Sistema Smistamento Bagagli)	3.100.000,00	-
Riqualifica della pista di atterraggio	3.800.000,00	-
Stazione Erzelli	65.000.000,00	-
Cabinovia	-	9.000.000,00
Connessioni logistiche		
Retroporto di Alessandria	2.000.000,00	-
TOTALE	Importo	Fabbisogno residuo
	2.280.428.717,32	16.300.000,00
TOTALE PROGRAMMA STRAORDINARIO		2.296.728.717,32

ii. La programmazione delle opere per il triennio negli scali di Genova e Savona-Vado

Per quanto riguarda i restanti interventi inseriti nella programmazione triennale dell'ente e riepilogati nella tabella aggregata (cfr. Tabella 2.2), si tratta di un insieme di investimenti molto articolato che restituisce la complessità dell'attività di progettazione e affidamento dei lavori in capo ad AdSP.

La programmazione delle opere per il triennio negli scali di Genova e Savona-Vado comprende una molteplicità di interventi con i quali fornire risposta sia alle esigenze di nuove infrastrutture sul territorio sia alla necessità di conservazione del patrimonio esistente con le manutenzioni.

In particolare:

- Sullo scalo di Genova sono previsti interventi di manutenzione straordinaria alle infrastrutture e ai fondali o di completamento di grandi opere in corso
- Sullo scalo di Savona-Vado proseguono gli interventi di manutenzione straordinaria conseguenti alle mareggiate 2018 e la realizzazione delle opere previste dall'Accordo di Programma di Vado, nonché interventi di raccordo tra le aree portuali e cittadine. In particolare, rivestono rilevanza gli interventi di completamento della nuova viabilità comunale di Vado Ligure e di realizzazione delle opere propedeutiche all'ampliamento del terminal intermodale di Vado, opere che completano le infrastrutture a servizio della piattaforma entrata in esercizio a dicembre 2019 e, per la sua interezza, nel corso del 2020. Sono previsti inoltre interventi sul bacino portuale di Savona finalizzati al miglioramento dell'impatto ambientale delle attività portuali e sfruttamento di risorse rinnovabili mediante l'elettrificazione delle banchine crociere e il rifacimento della copertura di un capannone portuale con integrazione di un sistema di produzione di energia.

Relativamente agli interventi di manutenzione straordinaria generale è prevista la stipula di accordi quadro sull'intero comprensorio portuale per i diversi ambiti di intervento (marittimo, civile, stradale, ferroviario) per maggiore flessibilità gestionale con singoli contratti applicativi definiti per i diversi interventi sui vari porti.

Nella tabella seguente è riportato il Programma Triennale delle Opere così come modificate con le prime note di variazione al Bilancio 2021.

Tabella 2.2.- Riepilogo interventi programma triennale Genova- Savona

Descrizione dell'intervento	2021	2022	2023	Importo complessivo
Attraversamento ferroviario prolungamento a mare (P.640)	700.000,00			700.000,00
Interconnecting tubazioni petroli (P.644)	6.880.000,00			7.000.000,00
Messa in sicurezza torrente Segno (P.707)	14.804.878,38			15.000.000,00
Manutenzione straordinaria fondali, banchine e litorali (P.739)	1.527.022,57	2.000.000,00	400.000,00	4.000.000,00
Interventi di realizzazione e potenziamento della pesca professionale nella Vecchia Darsena in Comune di Savona (P.740)	319.929,44			350.000,00
Riqualificazione della spiaggia di Porto Vado mediante la realizzazione di servizi a favore della pesca professionale e dei fruitori dell'arenile (P.741)	238.350,00			238.350,00
Manutenzione sopraelevata porto di Savona (P.756)	871.556,00			900.000,00
Manutenzione galleria ferroviaria Fortezza (P.758)	900.000,00			900.000,00
Emergenza Savona: Lavori di ripristino terminal traghetti nel porto di Vado Ligure (P.769)	4.864.800,00			5.000.000,00
Emergenza Savona: Lavori di ripristino pontili Zona 4 nel Porto di Savona (P.774)	268.093,43			500.000,00
Emergenza Savona: Lavori di messa in sicurezza terrapieno Margonara ad Albissola Marina (P.775)	878.388,94			1.000.000,00
Sistemazione idraulica del Rio Sant'Elena sito in Comune di Vado Ligure per il tratto interessato dal sovrappasso stradale escluso il tratto sottostante la S.S.1 Aurelia (P.782)	4.500.000,00			4.500.000,00
Cold ironing terminal crociere porto di Savona (P.783)	10.098.500,00			10.100.000,00
PED - Punto Entrata Designato (P.2912)	7.605.469,16			8.000.000,00
Ripristino, sovrizzo muro paraonde ed allungamento pennello ovest darsena tecnica (P.3117)	3.100.000,00			3.100.000,00
Manutenzioni straordinarie ferroviarie porti di Genova e Savona (P.3123)	500.000,00	600.000,00	400.000,00	1.500.000,00
Manutenzioni straordinarie strade porto di Genova (P.3124)	1.000.000,00	500.000,00	500.000,00	2.000.000,00
Manutenzioni straordinarie strade porto di Savona (P.792)	250.000,00	250.000,00	250.000,00	750.000,00
Manutenzioni straordinarie opere civili porti di Genova e Savona (P.3125)	2.000.000,00	375.000,00	375.000,00	2.750.000,00
Autoparco Aeroporto Sestri Ponente (P.3131)	1.000.000,00			1.000.000,00
Dragaggio Ponte Nino Ronco (P.3142)	1.150.000,00			1.150.000,00
Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso al proto di Vado Ligure per ampliamento terminal intermodale (P.711)	20.000.000,00			20.000.000,00
Emergenza Savona: Lavori di ripristino banchine e arredi danneggiati nel Porto di Savona (P.773)	402.485,27			550.000,00
Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44 (P.708)	19.576.209,65			20.000.000,00
Danni da eventi di forza maggiore (mareggiate 2018 e 2019) (P.600)	1.000.000,00			1.000.000,00
Ampliamento Terminal Contenitori Ronco Canepa - variante (P.2603)	2.100.000,00			2.100.000,00
Ripristino pavimentazione banchina Ponte Libia lato ponente (P.3145)	155.000,00			155.000,00
Risistemazione aree Duca di Galleria zona limitrofe- e segnaletica orizzontale e verticale (P.3149)	150.000,00			150.000,00
Copertura bacino 1 (P.2816)	2.000.000,00			2.000.000,00
Ripristino pavimentazione VIA SAN LAZZARINO E VIA CALATA ALLA CHIAPPELLA	147.396,18			147.396,18
Opere propedeutiche al centro polifunzionale di Ponte Parodi (P.2999)	350.000,00			350.000,00
Opere complementari per pavimentazioni per ampliamento terminal contenitori Ponte Ronco e Canepa (P.2961)		23.000.000,00		23.000.000,00
Manutenzione straordinaria capannone T3 nel porto di Savona (P.733)		1.800.000,00		1.800.000,00
Rifiorimento scogliera VTE - Porto di Voltri-Prà (P.3082)		3.200.000,00		3.200.000,00
Opere di ripristino della diga foranea di Genova (P.3143)		800.000,00		800.000,00
Interventi sulle facciate della Stazione Marittima Ponte dei Mille (P.3144)		1.300.000,00		1.300.000,00
Totale Complessivo	109.338.079,02	33.825.000,00	1.925.000,00	146.990.746,18

Nel seguito si riporta la descrizione degli interventi più rilevanti ricompresi nel Programma Triennale delle Opere 2021-2023.

Elenco degli interventi porto di Genova

P.3082 RIFIORIMENTO SCOGLIERA - PORTO DI VOLTRI-PRÀ

Descrizione dell'intervento

L'attuale strada a mare di accesso alle aree PSA è protetta da una mantellata a scarpata con massi ciclopici in calcestruzzo a forma di parallelepipedo presumibilmente da 40-50ton cad, dietro la quale è stata posizionata un paratia di massi delle stesse dimensioni di quelli della scarpata, con funzione di muro paraonde.

Tale intervento è stato realizzato nel passato (anni 70-80) al fine di proteggere il terrapieno e la strada retrostante dall'attacco ondoso ed in particolare modo dagli stati di mare provenienti da Libeccio, che sono quelli più violenti per il paraggio di Voltri.

Tale opera presenta oggi alcune criticità:

- parecchi massi della mantellata non sono posizionati "alla rinfusa" come prevederebbe la buona regola dell'arte, ma risultano posizionati in modo preciso, favorendo l'ingresso dell'onda. Il posizionamento casuale dei massi dovrebbe favorire una maggiore dissipazione dell'onda, che ad oggi non avviene;
- la pendenza della scarpata è ripida (l'instabilità idraulica è garantita dal posizionamento preciso dei massi, che però genera il fenomeno precedente);
- la paratia di massi con funzione di muro paraonde non è un muro continuo e consente ampia tracimazione laterale;
- a tergo del muro paraonde ci sono massi di varia pezzatura (I categoria e pietrame), che durante i fenomeni di tracimazione arrivano fino alla strada impedendone il libero passaggio;
- in corrispondenza della foce di un fiume – a metà opera - sono presenti dei tetrapodi a protezione della foce, con uno scarso grado di interlocking rispetto ai massi ciclopici.

L'insieme di questi fattori - a fronte di un'esposizione così aperta agli stati di mare di Libeccio - è evidentemente la causa dei fenomeni di allagamento della strada e di presenza di trovanti di varia pezzatura.

Da una valutazione preliminare risulterebbe necessario intervenire su tutta la lunghezza della massiciata pari a circa 1000m. L'intervento più indicato sotto il profilo tecnico, costruttivo ed economico potrebbe essere quello di realizzare una berma di massi di IV categoria sotto il pelo libero dell'acqua, appoggiata alla mantellata a scarpata esistente.

Tale intervento risulterebbe poco invasivo, manterrebbe inalterata la mantellata e garantirebbe una sensibile riduzione del fenomeno del “run-up” e quindi della tracimazione, in caso di eventi estremi.

In assenza di rilievo batimetrico di dettaglio e di modellazioni idrauliche di supporto, in prima battuta, per fornire un ordine di grandezza dell'intervento (ROE) a scopo decisionale, si può stimare che l'intervento abbia queste dimensioni.

Altezza berma	3,0	m
Larghezza berma	12,5	m
Profondità berma	1.000	m
Volume berma	37.500	m ³
Gamma massi naturali con indice vuoti	2	ton/m ³
Peso berma	75.000	ton

Stato dell'arte

Intervento previsto nell'annualità 2022, con vincolo di finanziamento nel bilancio autorizzatorio dell'anno di riferimento solo in esito all'ottenimento di ribassi d'asta di gare in corso.

P.2603 – AMPLAMENTO TERMINAL CONTENITORI RONCO CANEPA (2021)

Descrizione dell'intervento

Il presente progetto prevede le opere di realizzazione di una nuova banchina in allineamento con le testate a Sud dei moli Ronco e Canepa situati alle estremità di ponente del bacino del Porto di Genova.

La banchina, con il retrostante nuovo piazzale ottenuto con il tombamento dell'attuale specchio acqueo, consentirà di ottenere un fronte di accosto con lunghezza complessiva di 640 m ed un incremento delle aree a terra per circa 63.700 m².

Al termine dei lavori previsti nel presente progetto la superficie utile del terminal sarà di 303.340 m².

In tal modo sarà in futuro possibile operare con navi portacontainer di maggiori dimensioni di quelle attuali potendo usufruire di fondali antistanti la banchina che, dopo il dragaggio non previsto nel presente progetto, potranno raggiungere i 15,00 m.

Il materiale occorrente per una parte della colmata a tergo del nuovo banchinamento è stato ricavato dal dragaggio della foce del torrente Polcevera, adiacente al lato ponente del citato Molo Ronco, che in tal modo beneficerà di un libero deflusso a mare attualmente impedito dai depositi del trasporto fluviale.

A seguito delle ultime modifiche al progetto e in previsione dei futuri sviluppi portuali legati anche alla nuova diga di Genova, saranno installate bitte da 150 t atte a ricevere navi sino a 14.000 teu. Le opere oggetto di variante consistono in:

- Inserimento di area pavimentata nella zona Ex-dogana che è stata ampliata, raggiungendo l'estensione di 5.000 m2.
- Inserimento di n. 6 bitte da 150 t, necessarie a consentire l'ormeggio della nave da 10.000 TEU:

Stato dell'arte

I lavori sono in corso. Il progetto di variante è stato redatto, verificato e, allo stato, sono in corso le procedure approvative interne all'Ente.

P.2961 - OPERE COMPLEMENTARI PER PAVIMENTAZIONI PER AMPLIAMENTO TERMINAL CONTENITORI PONTE RONCO E CANEPA (2022)

Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede la realizzazione di una serie di opere complementari a quelle realizzate all'interno dell'appalto "P.2603 – Ampliamento Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa", nell'ambito del quale è stata realizzata una nuova colmata tra i Ponti Ronco e Canepa.

Stato dell'arte

Il progetto risulta sviluppato a livello di PFTE, da porre a base di gara per i successivi di livelli di progettazione.

In relazione alla decisione definitiva sul trasferimento dei depositi Superba e Carmagnani (altro intervento inserito in programmazione) una parte delle aree potrebbe essere interessata da tale ricollocazione e quindi potrebbe essere necessario ridefinire l'ambito progettuale.

P.3142 DRAGAGGIO PONTE NINO RONCO

Descrizione dell'intervento

Oggetto del presente intervento è il livellamento dell'area alla foce del Torrente Polcevera in corrispondenza della banchina di Ponte Nino Ronco ponente, necessario al ripristino del battente d'acqua in corrispondenza dell'accosto, in modo da garantire l'adeguatezza dei fondali in relazione alle attività del terminal.

Lo specchio acqueo in oggetto è fortemente condizionato dall'apporto stagionale di sedimenti provenienti dal Polcevera, che vanifica in pochi anni le attività di manutenzione per il ripristino della navigabilità operate da questa Autorità Portuale.

Il fondale è stato oggetto di rilievi morfo-batimetrici ad elevato dettaglio, mediante sistema MBES lo scorso aprile 2020 con l'obiettivo di mappare la reale morfologia e lo stato dei fondali relativi all'intero accosto di Ponte Nino Ronco – lato ponente.

In esito a detti rilievi è stata pertanto, definita la necessità di procedere nell'immediato con un'attività di livellamento del fondale per raggiungere un pescaggio minimo di 9.0 m, che comporterà l'asportazione di un volume di sedimenti pari a circa 57.000 m³.

Le modalità operative prevedono lo scavo del materiale da un pontone dotato di gru girevole con benna a grappo o benna bivalve su bette a tenuta stagna e il successivo trasporto fino all'area di scarico posta nel canale di calma dell'aeroporto.

L'area di scarico, che dista circa 1.000 m da quella di prelievo, è stata individuata mediante uno "studio del trasporto solido del canale di calma" redatto ad aprile 2020 e prevede il deposito di materiale per una fascia rettangolare di larghezza pari a 45 m e lunghezza pari a 3500 m a ridosso della diga foranea. Il materiale sarà quindi scaricato in un'area fortemente confinata dalle opere foranee portuali e distribuito uniformemente sul fondale attuale fino ad una quota di circa - 8,5 m l.m.m..

Stato dell'arte:

È stata completata la progettazione esecutiva dell'intervento ed è in avvio la procedura di gara.

P.3131 – AMPLIAMENTO AUTOPARCO SESTRI PONENTE

Descrizione dell'intervento

Il progetto prevede l'ampliamento dell'attuale autoparco sito lungo la pista aeroportuale dell'Aeroporto di Genova ed è adibito ad area di sosta temporanea per gli autotrasportatori diretti al Porto di Genova.

Attualmente l'area si presenta suddivisa in tre parti: a nord (area 1) il parcheggio per mezzi pesanti ricavato nel marzo 2020 (24 stalli da 16x3,50 metri) a sud l'autoparco (area 2) realizzato nel 2015 per 137 posti per automezzi di cui 12 ricavati nel marzo 2020 e a sud est l'area oggetto del nuovo ampliamento (area 3). L'attuale autoparco (area 2) è realizzato in adiacenza alla pista aeroportuale.

È prevista la realizzazione della rete smaltimento acque con relativa vasca di trattamento delle acque di prima pioggia. L'impianto di illuminazione sarà implementato con 5 pali di illuminazione con proiettori asimmetrici, con altezza del punto luce pari a 11 m, 10, 8 e 6 m disposti ad interasse compresa tra i 15 e 20 metri sul lato nord del parcheggio nel pieno rispetto del limite di altezza del cono aereo.

Su tutta l'area (6000 mq) è prevista la realizzazione di una pavimentazione formata dai seguenti strati:

- terreno naturale;
- 30-35 cm di terreno sottoposto al trattamento di miglioramento in situ.
- 8 cm di binder.

Con il nuovo assetto si otterranno in totale 175 stalli, di cui 167 da 18 metri x 3,70 metri più 8 da 12 metri x 3,70 metri.

Stato dell'arte

Gara d'appalto (appalto integrato) in corso, affidamento entro agosto 2021.

P.3144 – INTERVENTI SULLE FACCIATE DELLA STAZIONE MARITTIMA PONTE DEI MILLE (2022)

Descrizione dell'intervento

Durante lavori localizzati di ripristino di un fregio posto sulla facciata del fabbricato Stazioni Marittime è stato individuato un ammaloramento più diffuso di quanto evidente visivamente. Successive indagini hanno portato a definire la opportunità di un intervento di risanamento generale della facciata. Le lavorazioni saranno valutate in relazione agli altri interventi da effettuarsi sul fabbricato.

Stato dell'arte

Progettazione da programmare.

P.2912 – PED (2021) punto di entrata designato per controllo merci

Descrizione dell'intervento

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione di un centro denominato PED o Punto di Entrata Designato che, raggruppando molte delle figure di controllo e verifica sanitaria (USMAF, fitopatologo, ARPAL, IZP, Agenzie delle dogane, ecc) prescritte dai Regolamenti comunitari di cui il sistema della portualità Genovese è attualmente carente, consentirà di razionalizzare e rendere più veloci ed efficaci detti controlli e verifiche.

L'Ente promotore del progetto è il Ministero della Salute, che intende realizzare questo centro integrato di controllo e farlo accreditare dalla Comunità Europea.

Stato dell'arte

Progettazione in corso in attesa di approvazione di variante alla progettazione, aggiudicazione nel 2022.

Elenco degli interventi area industriale

P.2816 – MESSA IN SICUREZZA AMBIENTALE BACINO N.1 (2021)

Descrizione dell'intervento

Oggetto del presente intervento è la realizzazione di una copertura per il bacino di carenaggio n. 1, sito al Molo Giano nell'area delle riparazioni navali del Porto di Genova. L'intervento di realizzazione della copertura del Bacino n. 1 nasce dall'esigenza di svolgere delle lavorazioni al chiuso in assenza di vento e di acqua piovana oltre a ridurre notevolmente sia l'inquinamento acustico sia la dispersione delle eventuali polveri e solventi prodotti durante le lavorazioni. Questa nuova attrezzatura consentirà, quindi, non soltanto una maggior operatività del bacino in rapporto alle avverse condizioni atmosferiche, ma soprattutto l'opportunità di migliorare la situazione ambientale di un'area industriale prossima agli insediamenti urbani. Per la sua concezione di copertura modulare mobile il bacino manterrà in ogni caso invariata la possibilità di operare a cielo aperto. La copertura, realizzata in acciaio e pannelli fonoassorbenti, avrà una lunghezza pari a circa 160 m ed un'altezza di 35 m.

Stato dell'arte

È in corso la redazione dello schema di atto di sottomissione per l'avvio della progettazione di variante.

P.3117 – RIPRISTINO, SOVRALZO MURO PARAONDE ED ALLUNGAMENTO PENNELLO OVEST
DARSENA TECNICA (2021)

Descrizione dell'intervento

La perizia P.3117 è composta da due lotti funzionali, entrambi finalizzati a rendere maggiormente performante la zona della cantieristica navale compresa tra la Darsena Nautica e la Darsena Tecnica.

I suddetti interventi possono essere così descritti:

Lotto 1: Darsena Nautica – demolizione della porzione di testata della banchina esistente lato ponente per una lunghezza pari a 10.00 m e fino alla profondità di – 6.00 m s.l.m.m.. Nell'ottica di incrementare le potenzialità operative dell'area in oggetto, la progettazione prevede pertanto la demolizione di una porzione della banchina Ovest della Darsena Nautica, il cui odierno ingombro non permette l'ingresso delle massime imbarcazioni che potrebbero essere ospitate dallo ship-lift in concessione ad Amico&Co;

Lotto 2: Darsena Tecnica – allungamento della banchina esistente esterna lato ponente con un nuovo tratto di lunghezza pari a 30.85 m, realizzato in cassoni cellulari prefabbricati in cemento armato, per raggiungere la lunghezza complessiva pari a 106.85 m. L'intervento prevede anche la realizzazione del muro paraonde per il nuovo tratto di banchina ed il sopraelevamento dello stesso lungo la banchina esistente lato levante.

Stato dell'arte

Lotto 1: di prossimo avvio la gara per l'esecuzione con procedura negoziata al massimo ribasso;

Lotto 2: in attesa dell'avvio della Conferenza dei Servizi.

Elenco degli interventi porto di Savona-Vado Ligure

P.644-707 - Messa in sicurezza torrente Segno a Vado Ligure ed interconnessione tubazioni petrolifere (2021)

Descrizione degli interventi

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

Si tratta della messa in sicurezza vera e propria, preceduta dalla ricollocazione delle tubazioni dei prodotti energetici di Esso Italiana e Alkion, in dettaglio:

- P.644: ricollocazione delle condotte dei prodotti energetici attualmente in alveo nel torrente Segno, collegamento temporaneo al pontile esistente su altro tracciato non interferente e predisposizione verso la piattaforma multifunzionale per la futura ricollocazione. L'intervento è propedeutico alla messa in sicurezza del torrente Segno
- P.707: messa in sicurezza del torrente Segno mediante interventi in alveo di rimozione impianti dismessi, rifacimento argini e allargamento dell'alveo, realizzazione vasca di cattura sedimenti e lavori di disalveo, demolizione ponte ex ferrovia a valle della SS.1 Aurelia (attualmente pista ciclopedonale) e realizzazione nuova passerella ciclopedonale non interferente con l'alveo

Stato dell'arte

Per entrambe le opere sono state completate le progettazioni definitive da porre a base di gara per appalti integrati di progettazione esecutiva e costruzione. Gli iter autorizzativi sono in corso. L'aggiudicazione degli appalti è prevista nell'annualità di riferimento.

P.708 - Nuova viabilità comunale in fregio al centro commerciale Molo 8.44 e alle aree S16 (2021)

Descrizione dell'intervento

Il progetto in questione ha acquisito le autorizzazioni amministrative ed è in corso la conclusione della progettazione Definitiva. A seguito del completamento della riorganizzazione delle aree retroportuali del P.703 (nuove viabilità, nuove strutture di varco) è prevista la realizzazione di una nuova viabilità cittadina di collegamento tra la SS. Aurelia e la valle di Vado, sostitutiva dell'attuale tracciato provvisorio di Via Trieste. Il progetto prevede di innestare il tronco residuale di quest'ultima, in prossimità dell'Aurelia, in una nuova strada che procederà in direzione NW su aree non antropizzate, confluendo in una nuova rotonda posta a margine della zona S16 (con possibilità di accesso alle vicine zone commerciali di Via alla Costa). Dalla rotonda il nuovo tracciato viario supererà il raccordo ferroviario portuale in viadotto, per poi reinnestarsi nel sedime "storico" di Via Trieste in prossimità del nuovo Port Gate, del "Molo 8.44" e della Galleria Carrara, all'altezza dei quali sarà razionalizzata l'odierna intersezione per ottimizzare i flussi di traffico. L'obiettivo è quello di ripristinare e rendere maggiormente rapido ed efficace il collegamento in destra Segno tra la viabilità urbana, l'ingresso del bacino portuale di Vado Ligure e le principali direttrici locali/nazionali e nel contempo risolvere il nodo tra l'originario tracciato di Via Trieste e la linea ferroviaria portuale, eliminando l'attuale passaggio a livello

Stato dell'arte

Il progetto P.708 ha acquisito le autorizzazioni amministrative ed è in corso la conclusione della progettazione Definitiva.

P.711 - Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso al porto di Vado Ligure per ampliamento terminal intermodale" (2021)

Descrizione degli interventi

L'Autorità di Sistema Portuale ha recentemente completato la piattaforma di Vado Ligure, su cui si è insediato a fine 2019 il terminal contenitori Vado Gateway in concessione alla omonima società (già APM Terminals) del gruppo A.P.Moller-Maersk.

La piattaforma di Vado Ligure è la principale opera di un complesso di investimenti infrastrutturali realizzati e tuttora in corso che ricomprendono, tra gli altri:

- opere di accessibilità al terminal, completati con la realizzazione dei nuovi varchi doganali (Port Gate) e del sovrappasso alla SSI Aurelia;
- interventi infrastrutturali marittimi, di cui la nuova diga di Vado in corso di realizzazione è la prima fase;
- interventi di collegamento sull'ultimo miglio stradale, oggetto di progettazioni in corso sia di Autorità Portuale (viabilità retroportuale) sia di Autofiori S.p.A. (nuovo casello autostradale di Bossarino);
- interventi di collegamento sull'ultimo miglio ferroviario, oggetto di opere in corso di realizzazione da parte di RFI.

Nell'ambito degli interventi correlati all'ultimo miglio ferroviario, l'Accordo di Programma per la realizzazione della Piattaforma di Vado Ligure prevede la realizzazione di un terminal intermodale per la movimentazione delle merci.

L'ampliamento della piastra intermodale costituisce elemento centrale nell'operatività del terminal contenitori Vado Gateway, che prevede a regime una movimentazione di 800.000 TEU/anno conseguibili solamente attraverso una efficace gestione logistica che preveda l'utilizzo di una piastra di interscambio strada-rotaia dedicata avente caratteristiche tecniche ed impiantistiche in linea con i macro interventi in corso di realizzazione da parte di RFI.

Il progetto prevede di conseguire un ampliamento ed un contestuale adeguamento del terminal intermodale di Vado Ligure da eseguirsi mediante un allargamento a monte dell'odierno parco ferroviario (sbancamento del versante collinare limitrofo ed inserimento delle necessarie opere di sostegno e messa in sicurezza) ed il rifacimento in differente sede della viabilità di accesso al bacino portuale di Capo Vado (nota anche come "Strada +15"). Il

parco ferroviario viene inoltre potenziato con l'inserimento di un binario aggiuntivo rispetto ai due attualmente presenti. Gli interventi, già previsti nell'Accordo di Programma riguardante Vado Ligure si inseriscono nella traccia di una più ampia operazione di "revamping" delle infrastrutture ferroviarie di Vado, che mira alla creazione di un moderno parco ferroviario attrezzato con un fascio di binari, un circuito di viabilità di servizio, spazi di stoccaggio per i contenitori (aree buffers) e zone logistiche e di manovra

Stato dell'arte

Progettazione definitiva in corso

P.733 - Manutenzione straordinaria capannone T3 (2022)

Descrizione dell'intervento

Oggetto dell'intervento è il capannone denominato T3, sito nel bacino portuale di Savona e attualmente in concessione. Il magazzino ha una superficie complessiva di circa 22.000 m2. Nel corso degli ultimi anni, vista la vetustà di porzioni dell'attuale manto di copertura, si sono verificati numerosi fenomeni di infiltrazione di acque meteoriche che hanno comportato interventi di manutenzione locale atti al ripristino delle zone danneggiate. Considerato l'intensificarsi degli interventi atti a tamponare le infiltrazioni, l'Amministrazione ha deciso di procedere ad un intervento per il completo rifacimento del manto di copertura del "corpo sud-est" del capannone atto ad evitare le infiltrazioni e ad adeguare le pannellature di tamponamento agli attuali standard antincendio e di contenimento energetico.

Stato dell'arte

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica concluso.

P.739 – Manutenzioni straordinarie opere marittime: fondali, banchine e litorali porti di Genova e Savona (2021-2022-2023)

P.3123 - Manutenzioni straordinarie opere ferroviarie porti di Genova e Savona (2021-2022-2023)

P.3124 - Manutenzioni straordinarie opere stradali porto di Genova (2021-2022-2023)

P.3125 - Manutenzioni straordinarie opere civili porti di Genova e Savona(2021-2022-2023)

P.792 - P.3124 - Manutenzioni straordinarie opere stradali porto di Savona (2021-2022-2023)

Descrizione degli interventi

Si tratta di accordi quadro sull'intero comprensorio portuale per i diversi ambiti di intervento (marittimo, civile, stradale, ferroviario) per maggiore flessibilità gestionale con singoli contratti applicativi definiti per i diversi interventi sui vari porti.

Stato dell'arte

La documentazione degli accordi quadro è stata predisposta, la maggior parte delle gare è in corso o di prossimo avvio.

Per tutti è prevista l'aggiudicazione nell'annualità di riferimento, con disponibilità di impegno sulle varie annualità secondo quote.

Prosecuzione dei lavori di ripristino danni mareggiata di fine ottobre 2018 – Porto di Savona e Vado Ligure (2021):

P.769 – Lavori di ripristino terminal traghetti nel porto di Vado Ligure

P.773 – Lavori di ripristino banchine ed arredi nel porto di Savona

P.774 – Lavori di ripristino pontili zona 4 nel porto Savona

P.775 – Lavori di messa in sicurezza terrapieno Margonara ad Albissola Marina

Descrizione degli interventi

I danni arrecati alle opere di difesa portuale e alle banchine sono stati numerosi e differenti per entità e tipologia di ripercussioni, conseguentemente sono state attivate distinte procedure in funzione della criticità delle situazioni. Dopo il completamento degli interventi di somma urgenza nell'annualità 2019, la realizzazione dei primi lavori su piazzali e viabilità e l'aggiudicazione dei maggiori interventi di ripristino alle opere foranee nel 2020 sono attualmente in programmazione sull'annualità 2021 i lavori di:

- ripristino terminal traghetti nel porto di Vado Ligure: Il progetto prevede una complessiva riqualificazione dell'area. Le opere saranno realizzate, relativamente al pontile, con interventi di parziale demolizione/ricostruzione, risanamento delle parti strutturali ammalorate, ripristino di pavimentazioni e arredi (bitte, parabordi) e, relativamente alla banchina e alle scasse, con parziali demolizioni, formazione di un palancolato metallico e di una colmata a terra (con materiale idoneo) e ripristino delle pavimentazioni in cls delle aree operative e delle rampe;
- ripristino banchine ed arredi nel porto di Savona: si tratta un intervento di manutenzione straordinaria sulle banchine pubbliche del porto di Savona;

- ripristino pontili zona 4 nel porto Savona: si tratta un intervento di manutenzione straordinaria dei pontili adibiti ai servizi tecnico nautici nel porto di Savona;
- messa in sicurezza terrapieno Margonara ad Albissola Marina: la mareggiata dell'ottobre 2018 ha determinato l'erosione al piede del terrapieno, situato all'estremità del tratto costiero del bacino portuale di Savona (in Comune di Albissola Marina) ed utilizzato come parcheggio pubblico dal Comune medesimo. Per un'estensione di circa 180 mt il fronte mare è ceduto, rendendo non più fruibile una fascia di circa 3 mt dell'area di sosta. Il progetto prevede di attuare la protezione del terrapieno dall'azione erosiva del moto ondoso mediante la realizzazione di una scogliera radente (massi di III categoria con filtro in geotessile) e di una mantellata ridossata alla scarpata, adeguatamente profilata. Si procederà successivamente al ripristino della scarpata fronte mare (protetta con biorete) e del soprastante piano viario. A complemento dei lavori si prevede la realizzazione di una canaletta di regimazione delle acque piovane in prossimità del ciglio (finalizzata ad evitare un ruscellamento incontrollato lungo il versante) ed il posizionamento di nuovi parapetti in legno.

Stato dell'arte

P.769: progettazione esecutiva in corso

P.773: gara in corso

P.774: progettazione esecutiva in corso, previa verifica delle condizioni di sicurezza

P.775: progettazione esecutiva completata, iter autorizzativo in corso (già completata la verifica di assoggettabilità a VIA)

P.782 – SISTEMAZIONE IDRAULICA DEL RIO SANT'ELENA SITO IN COMUNE DI VADO LIGURE PER IL TRATTO INTERESSATO DAL SOVRAPPASSO STRADALE ESCLUSO IL TRATTO SOTTOSTANTE LA SSI AURELIA (2021)

Descrizione dell'intervento

I lavori hanno per oggetto le opere di sistemazione idraulica di messa in sicurezza del tratto terminale del Rio Sant'Elena (escluso il tratto sottostante la SSI Aurelia), situato in corrispondenza delle aree retroportuali di Vado Ligure. L'area è stata oggetto di significative trasformazioni dal punto di vista infrastrutturale ed urbanistico nell'ambito delle opere che hanno portato alla realizzazione della nuova piattaforma multipurpose. Il tratto terminale dell'asta fluviale sottostante, in origine non adeguato a supportare con idoneo grado di sicurezza la portata idraulica afferente, principalmente per la presenza di numerose tombature e canalizzazioni realizzate durante la precedente epoca di industrializzazione

della zona di Porto Vado, sarà pertanto modificato al fine di mitigare il rischio idraulico dell'area. L'intervento è stato indicato come opera da realizzare nell'ambito dell'Accordo di Programma della piattaforma multipurpose.

Si prevede dunque di procedere ad un completo rifacimento del tratto terminale del rio, ampliandone la sezione di deflusso e il fondo dell'alveo mediante il rifacimento delle canalizzazioni e delle tombinature esistenti (nuovi scatolari in c.a.).

Stato dell'arte

Progettazione definitiva in corso.

P.783 - COLD IRONING TERMINAL CROCIERE PORTO DI SAVONA (2021)

Descrizione dell'intervento

Il Porto di Savona presenta principalmente tre banchine utilizzate dalle navi di Costa Crociere, con regolarità di calendario, a sosta breve (nell'ordine di circa 10 ore per attracco). La frequenza degli attracchi solitamente dirada nel periodo che va da dicembre a marzo.

I due accosti principali (denominati usualmente primo e terzo) sono estremamente vicini al centro città, nell'ordine del centinaio di metri dall'abitato più prossimo; vi sono quindi problematiche riguardo alle emissioni gassose particolarmente sentite dalla popolazione in tal senso, mentre per quanto riguarda il rumore generato dai gruppi elettrogeni di bordo, esso è del tutto marginale, per la costituzione stessa della nave da crociera in genere.

È ad oggi vigente la prassi che il camino di scarico fumi della nave da crociera dell'accosto principale banchina 8/9/10 (il più vicino al centro cittadino) venga posto più lontano possibile, posizionando quindi la nave con "poppa in uscita", ma ciò è un palliativo e non determina ovviamente l'eliminazione delle emissioni.

Il terminal crociere in sé, d'altra parte, è ottimale dal punto di vista energetico, in quanto non ha emissioni gassose proprie ed integra un impianto fotovoltaico che abbatte l'impatto ambientale ed energetico delle strutture.

Il progetto prevede la fornitura e posa in opera di una cabina di conversione, di una presa elettrica in banchina 7 ed una in banchina 8/9/10, di una attrezzatura semovente (AMP Mobile) per il collegamento tra presa di banchina e nave e dei cavidotti entro e fuori terra necessari alla posa dei cavi, oltre alla manutenzione fino a 10 anni e l'assistenza alla connessione di banchina/nave. Il sistema consentirà l'alimentazione elettrica da terra di una nave da crociera per volta, ormeggiata alternativamente presso il primo o il terzo accosto Costa Crociere, alle diverse tensioni e frequenze utili alle navi. Alla cabina di conversione arriverà l'alimentazione

in media tensione da parte di e-Distribuzione, provenendo dalla sottostazione di corso Ricci in Savona. Anche tale spesa è prevista in appalto.

Obiettivo finale del sistema è garantire la piena operatività della nave collegata elettricamente la cabina di conversione, permettendo la disattivazione delle centrali di produzione di energia di bordo a combustibile fossile. Resta comunque la possibilità di impiego dei sistemi motoelettrici di bordo, compreso l'attingimento dell'acqua mare per i sistemi di raffreddamento e la possibilità di cold start in brevissimo tempo.

Stato dell'arte

Procedura di gara in corso, aggiudicazione nell'annualità di riferimento.

ULTERIORI ESIGENZE DI MANDATO

Relativamente alla programmazione di mandato sullo scalo di Savona-Vado si illustrano le linee strategiche di intervento che potranno essere programmate nei prossimi esercizi. In particolare, risulta opportuno procedere all'attuazione dei seguenti interventi, oltre a quelli già in programmazione di bilancio:

- Il completamento delle infrastrutture foranee di Vado già previste nel vigente piano regolatore portuale, consistenti nel completamento della diga sopraflutti (di cui è attualmente in corso l'appalto per la realizzazione della prima fase) e nella realizzazione del terrapieno di Capo Vado. L'importo stimato ammonta ad oggi a complessivi 250 milioni di euro di cui 130 milioni di euro per il completamento della Diga e 120 milioni di euro per la realizzazione del terrapieno;
- La realizzazione di un compendio nel porto di Vado da destinare ai servizi tecnico nautici, per la cui localizzazione potrebbero essere utilizzati spazi demaniali marittimi recentemente resisi nuovamente disponibili;
- Il compendio industriale di Funivie a Savona, per il quale è previsto nel DPSS approvato un intervento di recupero e riqualificazione con funzioni di raccordo tra porto e città;
- La sede di AdSP oggetto di incendio nel 2018 che, dopo il dissequestro da parte delle Autorità competenti, può ora essere oggetto di una valutazione in merito all'idoneità delle strutture rimaste per la successiva programmazione di interventi di ripristino ovvero parziale demolizione e ricostruzione.

Le esigenze finanziarie per gli interventi sopra descritti dovranno essere oggetto di valutazione e approfondimenti anche con i Dicasteri competenti ai fini della loro finanziabilità, ferma restando la possibilità di verificare, all'interno delle risorse di bilancio presenti e future, la cofinanziabilità delle opere.

c. La politica ambientale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, in conformità con la propria missione istituzionale, persegue una Politica Ambientale volta ad armonizzare il rapporto tra porto e città, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile di tutte le attività svolte. Ciò anche nella convinzione che le performance ambientali portuali rappresentino un elemento di competitività nel panorama dei traffici internazionali.

I principali obiettivi della politica ambientale sono:

- La tutela ambientale – rispetto della legislazione italiana ed europea ambientale vigente;
- La prevenzione dell'inquinamento – attraverso il monitoraggio delle componenti ambientali;
- La tutela delle risorse naturali – attraverso la promozione dell'utilizzo delle fonti rinnovabili e il risparmio energetico.

In quest'ottica si sviluppa l'attività politico/progettuale/operativa del porto.

L'Ente è impegnato da anni in progetti ed attività in grado di favorire uno sviluppo territoriale produttivo attento agli aspetti ambientali. Questo impegno nella ricerca del miglioramento sotto il profilo ambientale è continuamente condotto anche tramite confronto con rappresentanti della cittadinanza, degli operatori portuali e delle altre Istituzioni.

In particolare l'Ente, attraverso il Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 - implementato e certificato a partire dal mese di aprile del 2005 - ha programmato un percorso atto alla creazione di un modello di riferimento, per consolidare il miglioramento dei parametri ambientali nella fattispecie della qualità delle acque, della riduzione delle emissioni acustiche, della qualità dell'aria, dell'efficientamento energetico.

Il D. Lgs 169/2016, nella sua opera di riforma della disciplina relativa alle Autorità Portuali, ha introdotto l'obbligo per le Autorità di Sistema Portuale di redigere il "*documento di pianificazione energetica ed ambientale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂*".

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 301 del 29 dicembre 2018 è stato pubblicato il comunicato che da la notizia dell'avvenuta adozione delle "*Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali DEASP*" con Decreto n. 408 del 17 dicembre 2018.

Il DEASP è stato adottato da AdSP con decreto n. 7 del 9.01.2020 e attualmente è in fase di implementazione.

Tra i “principi fondamentali” della politica ambientale fino ad oggi perseguita dagli scali del sistema si possono citare:

- La promozione della pianificazione energetica con il fine di conseguire concreti obiettivi, quali la riduzione delle emissioni di CO₂ e la riduzione delle emissioni acustiche da navi in porto, al fine di raggiungere e mantenere gli standard previsti per l'appartenenza ai Green Ports;
- L'implementazione della produzione energetica da fonti rinnovabili, a discapito di quella attuale proveniente in maniera maggioritaria dall'utilizzo di combustibili fossili, ed il contenimento dei consumi energetici;
- Lo sviluppo delle procedure necessarie alla raccolta/cernita/avvio/recupero di “frazioni differenziate” del rifiuto, provenienti sia da terra che da mare;
- L'integrazione del monitoraggio degli specchi acquei portuali, in modo da porre le basi per l'avvio di uno studio teso ad individuare i punti di criticità nonché le eventuali strategie correttive.

Entrambi gli scali del Sistema del Mar Ligure Occidentale hanno avviato azioni e interventi, meglio specificati nei successivi punti, che saranno oggetto di successiva integrazione all'interno del Piano Energetico ed Ambientale la cui redazione è prevista iniziare nel breve termine.

Per il polo genovese le principali azioni ed interventi riguardano:

- L'elettificazione delle banchine del Bacino di Genova Prà focalizzato sia agli aspetti di riduzione delle emissioni inquinanti ed efficientamento energetico, sia alla riduzione dell'impatto acustico che vedrà la conclusione del primo punto di presa entro dicembre 2021, seguiranno gli ultimi 3 punti di presa per completare l'elettificazione dell'intera banchina di accosto;
- L'elettificazione delle banchine del Terminal Crociere e Traghetti del Porto di Genova focalizzato sia agli aspetti di riduzione delle emissioni inquinanti ed efficientamento energetico, sia alla riduzione dell'impatto acustico che prevede la realizzazione di 5 punti di presa e vedrà la conclusione entro la fine del 2024;
- La realizzazione di interventi mediante per la produzione di energie alternative, quali impianti fotovoltaici da realizzarsi sulle coperture del Porto di Genova – Prà, per raggiungere un livello di autosufficienza energetica attraverso il consumo sul posto dell'energia prodotta;

- La realizzazione di booster per l'accumulo di energia prodotta da fonti rinnovabili per raggiungere un livello di autosufficienza energetica attraverso l'immagazzinamento dell'energia prodotta, utile per il funzionamento delle banchine elettrificate;
- Interventi di efficientamento energetico inclusi all'interno della richiesta di finanziamenti "Next Generation" con particolare attenzione alla sostituzione di mezzi alimentati a gasolio con mezzi alimentati ad energia elettrica, mobilità sostenibile attraverso l'installazione di colonnine di ricarica per i veicoli;
- Lo studio e l'implementazione di un nuovo servizio di raccolta e gestione differenziata dei rifiuti prodotti in area portuale, con l'obiettivo di separare e riciclare i 2/3 del materiale complessivo, anche attraverso una campagna informativa di sensibilizzazione;
- L'implementazione delle analisi dei sedimenti marini all'interno del servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei;
- La chiusura e il report relativo alla partecipazione al progetto europeo "ImpattiNo" per lo studio di un modello di economia circolare sulla gestione dei rifiuti da terra e da nave;
- La chiusura e il report relativo alla partecipazione al progetto europeo "GNL Facile" per la fornitura di un serbatoio mobile criogenico di GNL per il rifornimento dei veicoli pesanti e giornate dimostrative sulla sensibilizzazione del carburante alternativo;
- La chiusura e il report relativo alla partecipazione al progetto europeo "Rumble" per la riduzione dell'impatto acustico derivante dalle attività portuali;
- La partecipazione e il coordinamento di un tavolo di lavoro per la tematica rumore, nella quale l'Autorità è Ente promotore, con i principali soggetti istituzionali quali: il Comune, la Città Metropolitana, ARPAL, la Regione, il difensore civico;
- La continuazione del primo lotto della duna (P.2935) localizzata nella sponda Sud del canale di calma di Genova Prà prevedendo la realizzazione di un parco urbano con la funzione di mitigazione visiva delle attività portuali e riduzione dell'impatto acustico e restituzione di aree alla cittadinanza;
- La caratterizzazione ambientale dei sedimenti con l'obiettivo di ottenimento delle autorizzazioni per effettuare i dragaggi portuali, così come previsto del "Decreto del Ministero dell'Ambiente n.173 del 15 Luglio 2016".

Per il polo savonese i principali interventi riguardano:

- Il monitoraggio dei consumi e della produzione energetica dell'Autorità di Sistema Portuale, delle aree portuali comuni (illuminazione) ed delle aree demaniali date in concessione ad operatori privati.
- L'elettrificazione della banchina del Terminal Crociere del Porto di Savona focalizzato sia agli aspetti di riduzione delle emissioni inquinanti ed efficientamento energetico, sia alla riduzione dell'impatto acustico che prevede la realizzazione di due punti di presa e vedrà la conclusione entro la fine del 2024;
- Il completamento del sistema di elettrificazione della banchina Vado Gateway, mediante la sola posa dei cavi e dei sistemi di collegamento nave, oggi già fornita di predisposizione e di potenza elettrica sufficiente a tale servizio;
- Interventi di efficientamento energetico inclusi all'interno della richiesta di finanziamenti "Next Generation" con particolare attenzione alla sostituzione di mezzi alimentati a gasolio con mezzi alimentati ad energia elettrica, l'efficientamento energetico mediante l'installazione di pannelli fotovoltaici sulle coperture dei capannoni portuali, l'istallazione di sistemi di carico e scarico merci da mezzi ferroviari totalmente elettrici;
- Il completamento e la prossima entrata in esercizio del primo distributore fisso per autotrazione a GNL in Liguria ubicato presso la strada di scorrimento Veloce tra Porto e Autostrade in comune di Vado Ligure;
- L'implementazione del sistema chiuso per la distribuzione di energia nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure;
- Azione presso i Terminalisti per una puntuale declinazione delle disposizioni riportate nel DEASP;
- Messa in sicurezza del Torrente Segno in comune di Vado Ligure.

d. Le azioni per lo sviluppo della ZLS e aree buffer

Le "zone di vantaggio", tra cui le ZES/ZLS, sono aree geograficamente limitate, spesso poco urbanizzate o suscettibili di un piano di rilancio economico, nelle quali vigono leggi economiche più liberali di quelle ordinariamente presenti nel Paese; tali zone sono generalmente interessate da un particolare regime di trattamento doganale laddove siano istituite e consentite, al loro interno, anche "zone franche doganali intercluse" (le free zones dell'art. 243 del Codice Doganale dell'Unione), e possono altresì prevedere

esenzioni fiscali, agevolazioni amministrative e prestazioni di servizi a favore delle imprese.

Tra le zone di vantaggio, la creazione delle cosiddette “aree economiche speciali”, variamente denominate e modulate, rappresenta nella storia e nell'attualità uno strumento di attrazione degli investimenti anche esteri, agendo nel settore delle agevolazioni volte a favorire gli scambi commerciali, mediante la fissazione di misure amministrative, fiscali e doganali vantaggiose.

L'art. 7 della Legge 130/2018 ha istituito, ai sensi dell'art.1, comma 62, della legge 27 dicembre 2017, n.205, la “Zona Logistica Semplificata – Porto e Retroporto di Genova” (ZLS), al fine di sostenere la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti grazie a semplificazioni amministrative e burocratiche.

La ZLS Porto e Retroporto di Genova comprende il Comune di Genova ed i siti retroportuali di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.

L'art. 7 porta con sé due importanti elementi a favore del sistema portuale del Mar Ligure occidentale. In primo luogo, per la prima volta ed in modo esplicito dal legislatore, viene riconosciuto al sistema portuale un ambito di influenza e di relazioni che travalicano il mero perimetro portuale, andando ad interessare l'hinterland, ancorché la lista dei siti retroportuali di cui all'art. 7 non sia esaustiva del mercato di riferimento del porto.

In secondo luogo, stabilisce uno strumento di sostegno pluriennale (7+7 anni) che rappresenta un'opportunità per un supporto di lungo periodo alla crescita del porto e dei territori circostanti ed un interessante strumento per l'attrazione di investimenti nel lungo periodo.

A seguito dell'istituzione della ZLS, l'Ente, in stretto coordinamento con Regione Liguria, si è attivato per dare seguito al percorso individuato che ha richiesto lo sviluppo di una serie di attività propedeutiche all'attivazione della ZLS.

In primis, AdSP ha richiesto alle diverse Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti in seno al Comitato di Indirizzo della ZLS avviando un percorso condiviso con gli stakeholder pubblici e privati per redigere il Piano di Sviluppo Strategico che costituirà il documento programmatico per lo sviluppo e la gestione della ZLS.

La redazione di tale Piano è maturata attraverso un costante confronto, coordinato da AdSP e con Regione Liguria, con il supporto di Comune di Genova, Struttura Commissariale, Camera di Commercio, Agenzia delle Dogane, rappresentanti delle

categorie del cluster marittimo-portuale e con le altre Regioni incluse nella ZLS al fine di individuare e concordare:

- i criteri territoriali-urbanistici ed economico-funzionali per individuare le aree obiettivo;
- le procedure semplificate e i regimi procedimentali speciali;
- le modalità di attivazione dei benefici, anche di carattere fiscale (previsti dopo le novità normative della Legge di Bilancio 2020/Legge n. 160 che ha introdotto il credito di imposta (quindi beneficio fiscale) anche per le ZLS;
- i canali di promozione e dialogo con le imprese e gli investitori potenzialmente interessati;
- la proposta di un modello di governance e struttura di progetto.

Tale percorso di condivisione e collaborazione ha permesso ad AdSP di finalizzare, a fine 2020, una proposta di testo del Piano di Sviluppo Strategico e, con il supporto dei Soggetti sopra richiamati, una proposta di Regolamento per il funzionamento del Comitato di Indirizzo della ZLS. Parimenti AdSP ha svolto una serie di approfondimenti con CCIAA e Infocamere per possibili relazioni tra lo sportello unico delle imprese (SUAP InfoCamere) e il SUA di AdSP.

Tale Piano, da intendersi quale piano “quadro”, è stato quindi inviato alle Regioni l’assenso all’invio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero per il Sud e la coesione territoriale, in modo da consentirne la valutazione al Governo anche ai fini delle nomine di competenza nel Comitato di Indirizzo e del Commissario della ZLS.

Successivamente a tali imprescindibili passaggi, come richiesto dalle Regioni, potrà essere avviata l’interlocuzione più diretta con i territori, ed in particolare con i Comuni dei siti retroportuali interessati, al fine di passare dalla dimensione del piano “quadro” ad una più precisa pianificazione e programmazione, che includa anche una precisa perimetrazione delle aree che saranno interessate dalla ZLS.

Tra queste, le aree urbane immediatamente a ridosso del porto, particolarmente vocate ad un’interazione economico-funzionale con le attività portuali, rappresenteranno il terreno privilegiato di sperimentazione e applicazione dei benefici della ZLS. In particolare, per quanto riguarda il comune di Vado, sito retroportuale espressamente indicato dall’art. 7, la ZLS rappresenta un ulteriore strumento di sostegno e rilancio della crescita sociale ed economica del territorio e di attrazione degli investimenti, andando quindi ad accompagnare le altre misure che l’Ente ha espressamente individuato a beneficio dello scalo di Savona-Vado e dei territori limitrofi.

Più in generale, la ZLS, quale strumento di durata pluriennale può rappresentare uno strumento di facilitazione nella localizzazione di filiere logistico-produttive, sia per

quanto riguarda le filiere su cui è già specializzata la regione del Nord Ovest italiano sia rispetto nuovi comparti industriali, anche in conseguenza dei processi di *re-shoring* e rivisitazione delle catene logistiche innescate dalla pandemia COVID.

Da questo punto di vista la ZLS può quindi essere considerata un ulteriore strumento, anche di marketing territoriale, nell'azione strategica dell'Ente per lo sviluppo di lungo termine dei traffici portuali dell'intero sistema e, allargando maggiormente la prospettiva, per il sostegno della crescita economica e logistica dei territori urbani di Genova e Savona-Vado, e più in generale, del nord ovest italiano.

Complementari e sinergici rispetto alla ZLS, gli interventi relativi alle cosiddette aree buffer (art. 6 Legge 130/2018) nascono dalla duplice esigenza di rispondere agli effetti negativi del crollo del Ponte Morandi sull'accessibilità al porto e alla città di Genova e ottimizzare i flussi logistici, sfruttando l'innovazione e la trasformazione digitale per lo sviluppo sostenibile della portualità ligure, migliorando l'efficienza delle operazioni portuali e contribuendo alla riduzione del congestionamento del traffico camionistico.

Le aree buffer rispondono ai requisiti di seguito elencati e sono volte a costituire aree polmone extraportuali, fortemente integrate con il ciclo operativo portuale, che consentano al sistema portuale di:

- guadagnare capacità aggiuntiva lato terra per il raggiungimento della massima capacità operativa del porto, anche in considerazione degli importanti investimenti di prossimo avvio in ambito portuale;
- ottimizzare i flussi camionistici attraverso uno *shuttling (green)* con il porto per operare in fasce *off-peak* e su un arco temporale più esteso (operatività di varchi e *gates*);
- localizzare fuori dal perimetro portuale di determinate attività e servizi.

Gli elementi su cui poggia il concetto delle aree buffer sono:

- un elevato grado di automazione e integrazione informatica nella gestione delle aree e dei flussi con il porto;
- elevata integrazione operativa e gestionale tra aree *buffer* e navettamento porto-buffer;
- internalizzazione dei costi esterni o riduzione di esternalità;
- fornitura di servizi ad elevato valore aggiunto agli autisti, ai mezzi e alle merci.

Strumento attuativo per l'implementazione delle misure di cui all'art.6 è la Convezione sottoscritta tra Struttura Tecnica di Missione, AdSP e UIRNet.

A seguito delle cautele manifestate dagli operatori in merito alla sostenibilità economica della gestione del sistema *buffer*, negli incontri dell'Organismo di Regia è stata avviata una serie di analisi e approfondimenti volti ad individuare i razionali economici e trasportistici alla base di tale nuovo modello di operatività. In particolare, anche con il contributo della Struttura del Commissario Straordinario e del Comune di Genova, sono in corso gli approfondimenti metodologici per la scelta della localizzazione delle aree remote ad alta automazione e la relativa progettazione di fattibilità, allo scopo di confrontare i sopra citati benefici con potenziali costi aggiuntivi nella gestione della merce connessi con l'inserimento nella catena logistica di una rottura di carico per una percentuale rilevante di container. Tale lavoro di analisi, che vedrà coinvolti anche le categorie di Operatori portuali, include anche gli studi di fattibilità per la valutazione circa la possibilità di realizzare un *buffer* di prossimità.

Il sistema dei *buffer* risulta complementare rispetto alle aree di sosta attualmente disponibili in ambito portuale e cittadino, che assolvono a funzioni diverse rispetto alle aree *buffer* e offrono un livello di servizio più limitato, anche rispetto alle connessioni con il sistema informatico portuale (v. tabella seguente per un raffronto esemplificativo dei servizi offerti dall'area *buffer*).

Funzione	Park	Buffer
Stalli per la sosta degli autoarticolati	Ok	Ok
Locali di servizio e ristoro per gli autisti	Ok	Ok
Officina riparazioni + gommista	Ok	Ok
Rifornimento carburanti (possibilmente GNL)	Ok	Ok
Parcheggi auto a disposizione degli autisti	Ok	Ok
Misure di sicurezza e controllo accessi	Ok	Ok
Possibilità di ricovero solo rimorchio, gestione del riaggancio		Ok
Possibilità di ricovero solo motrice, gestione del cambio autista		Ok
Movimentazione container		Ok
Deposito container (pieni e vuoti)		Ok
Stiva carico/scarico integrata con il terminal		Ok
Disponibilità shuttling gomma		Ok
Disponibilità shuttling treno		Opt

Le aree *buffer*, da localizzare in aree il più possibile vicino ai nodi delle principali direttrici di traffico (casello autostradale, parco ferroviario, deposito merci, ecc), potranno anche sfruttare la maggiore disponibilità di spazi e i minori costi delle aree oltre-appenino, caratterizzandosi quindi per una maggiore dimensione ed una vocazione spiccatamente "logistica", attraverso una maggiore varietà di servizi offerti.

Con le aree *buffer* il settore portuale e logistico che gravita su Genova, potrà quindi disporre di un complesso di diverse tipologie di aree che possano rispondere adeguatamente e in modo flessibile alle diverse esigenze dell'Autotrasporto.

Le aree *buffer* localizzate nei siti retroportuali di cui all'art. 7 della Legge 130/2018 potranno beneficiare delle semplificazioni e agevolazioni proprie della ZLS, tanto in fase di progettazione e realizzazione (permessi, autorizzazioni, etc.), quanto in fase di operatività (ad es. semplificazioni al ciclo logistico e doganale). Giova dunque in questa sede ricordare il ruolo funzionale che tali aree potranno rivestire rispetto al ciclo logistico e portuale, confermando quindi il concetto di nesso economico-funzionale necessario a qualificare tali siti quali parte integrante della ZLS.

La dimensione allargata della portualità che deriva tanto dalle aree *buffer* quanto dalla ZLS deve poter consentire una nuova caratterizzazione dei processi operativi e delle connessioni, anche tecnologiche, tra gli impianti portuali e retroportuali, che in questo caso si spinge ad un livello più evoluto rispetto alle semplici relazioni di interoperabilità. Inoltre, la portata pluriennale di entrambe le misure (art. 6 e 7) le rende un elemento caratterizzante della pianificazione di medio-lungo periodo dell'Ente che viene coerentemente delineata nel DPSS.

Di particolare rilievo, ai fini del coordinamento della pianificazione dell'Autorità di sistema portuale, è la lettura della ZLS e delle aree *buffer* alla luce delle altre misure contenute nelle Legge 130/2018, rispetto alle quali esistono forti sinergie e complementarità, si pensi, in tal senso, agli indennizzi per tutte le categorie colpite dal crollo del Ponte Morandi, all'imponente programma di investimenti infrastrutturali ed agli interventi a sostegno dell'efficientamento del processo portuale e della logistica.

e. *Le azioni per la digitalizzazione portuale*

Premessa

Il sistema logistico portuale del Mar Ligure Occidentale vanta oggi un importante complesso di infrastrutture informative e tecnologiche realizzate attraverso un piano di interventi che consente oggi di affrontare le sfide digitali a sostegno della gestione evolutiva del processo portuale.

I soggetti pubblici e privati che concorrono al ciclo logistico e trasportistico, che costituiscono la Comunità Portuale, hanno dedicato un rilevante sforzo in termini organizzativi ed economici per lo sviluppo di Port Community System che, basandosi sulla unione tra le metodologie e le tecniche delle telecomunicazioni e dell'informatica, ha permesso l'integrazione dei sistemi di elaborazione e di trasmissione a distanza dei

dati e delle informazioni che concorrono al ciclo operativo/documentale portuale. Ciò ha costituito il campo di azione nel quale, attraverso un continuo *re-engineering* dei processi, sono stati sviluppati gli interventi evolutivi del Port Community System che hanno contribuito all'assorbimento dei crescenti traffici, a condizioni infrastrutturali e impiantistiche invariate.

Il complesso dei documenti e degli "eventi" vengono raccolti attraverso l'integrazione con i sistemi informativi propri dei diversi soggetti coinvolti, i sistemi degli operatori e le piattaforme nazionali di riferimento in ambito trasportistico per essere trattati in modo tale da ridurre la frammentazione informativa e coordinati in modo da facilitare l'operatività ed incrementare qualità ed efficienza della catena logistica portuale. Tutte le componenti e le relative funzionalità sono disponibili sia come applicazione web, sia come servizi di integrazione *machine to machine*.

L'esperienza maturata ha evidenziato come la qualità dei servizi portuali offerti è direttamente correlata alla disponibilità delle informazioni che accompagnano l'erogazione degli stessi servizi, tenuto anche conto che le informazioni che concorrono alla qualità dei servizi maturano in un contesto che travalica i confini portuali.

I risultati ad oggi sono evidenti e si sostanziano in:

- creazione di una piattaforma portuale per il dialogo tra gli operatori e di interscambio informativo con i sistemi delle componenti pubbliche coinvolte nel ciclo portuale;
- sviluppo della standardizzazione dei processi operativi e documentali;
- omogenizzazione delle procedure (best practices) a livello digitale con standard internazionali;
- creazione di DB di informazioni e dati.

Contemporaneamente, quanto sino ad oggi realizzato, deve necessariamente tener conto delle nuove frontiere di sviluppo tecnologico, ma soprattutto organizzative in materia di gestione di sistemi complessi e di sistemi di dati (*Data Business* e *Data Analytics*). La sfida, attraverso l'uso delle nuove tecnologie di Big Data Management, è quella di "illuminare" il ciclo portuale per il successo dello scalo, che risalga la catena logistica della merce sino ai siti produttivi e fino ai "*final customer*".

In questa prospettiva, il complesso sistema di integrazione di servizi e interoperabilità tra le diverse componenti informative pubbliche e private costituisce oggi l'embrione di un nuovo modello di *networking*, in cui non si tratta solo di iniettare innovazione, in termini di tecnologie e infrastrutture, ma di creare "organizzazione". Si tratta quindi non solo di raccogliere i dati, ma di renderli leggibili, in particolar modo alle imprese perché possano trarne valore aggiunto, secondo quanto imposto dal paradigma dell'Industria 4.0,

individuando le “tecnologie abilitanti” per lo sviluppo di un sistema integrato, che consenta di meglio governare tutti gli aspetti della supply chain.

Tali strategie di sviluppo possono essere sintetizzate nel concetto di *Networking Community System*, che amplia la capacità di intervento di ogni singolo operatore.

Le sempre più urgenti condizioni di stress operativo, connesso alla dimensione strategica degli scali del sistema, richiedono un crescente ruolo di AdSP in termini di coordinamento dei flussi fisici ed informativi. Le misure di intervento in questa direzione possono essere attualmente rappresentate dall'impiego delle tecnologie IoT, previste in diversi piani di azione della AdSP, sia sotto il profilo infrastrutturale, sia informativo. Ad oggi le principali attività in questo campo riguardano:

- interventi sulla viabilità delle aree comuni ed automazione dei varchi stradali;
- le attività i cui al progetto E-Bridge sia per la parte stradale che ferroviaria;
- le realizzazioni connesse alla Convenzione per il revamping del varco di San Benigno e quelle connesse all'ottimizzazione dei flussi logistici di cui all'art. 6 Legge 130/2018 tra cui il varco di Ponente.

Sotto il profilo dell'architettura organizzativa per l'avanzamento della progettualità, va comunque rilevato che le AdSP operano in un contesto nazionale nel quale il ruolo di “facilitatore” non pare ancora essere stato sufficientemente incardinato in un disegno di insieme in grado di accompagnarne lo sviluppo, sia nel breve sia nel lungo termine.

La Piattaforma Logistica Nazionale, che ospita il Port Community System (PCS) della ADSP, sotto questo profilo, rappresenta la “piattaforma digitale abilitante” a livello nazionale per creare un'omogeneità nell'output del sistema logistico italiano, anche verso i paesi terzi nonostante i tempi di realizzazione stiano risultando più ampi di quanto previsto dalla sua istituzione. Tale attività si inserisce inoltre nel solco delle azioni dell'Ente volte ad allargare oltre i confini del porto le possibilità di dialogo telematico che rappresenta uno dei principali obiettivi strategici nell'evoluzione del PCS ed il principale valore aggiunto derivante dall'inquadramento del PCS stesso all'interno della PLN, in coerenza con quanto stabilito dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018.

Trasparenza, tracciabilità, sicurezza ed accessibilità in tempo reale sono i paradigmi sui quali misurare la capacità di innovazione dello scalo portuale.

A tale esigenza sta rispondendo la posizione terza del PCS implementato nel sistema portuale della ADSP.

Il governo del ciclo operativo ed informativo portuale è motivato, dal punto di vista della ADSP, da due essenziali parametri: tempi di accesso in porto e tempi di stazionamento nelle infrastrutture ed impianti portuali su cui vanno definiti i relativi *Key Performkance*

Indicators (KPI) che diventano dei misuratori di efficienza del sistema e rappresentano il mezzo attraverso il quale rimuovere la riluttanza di alcuni attori ad “offrire” informazioni.

Il sistema, infatti, non si sviluppa soltanto attraverso le verticalità di ogni singolo operatore/categoria di operatori, ma anche attraverso la capacità di esprimere, in una logica di nodo, la distribuzione delle informazioni ritenute necessarie a soddisfare e contemperare le esigenze delle diverse categorie coinvolte.

Il contesto di realizzazione degli interventi di digitalizzazione di ultima generazione nel sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, mediante l'uso del PCS, accrescono la dimensione sistemica dell'intervento di AdSP nel ruolo di indirizzo e coordinamento del processo portuale, collocando altresì la stessa nel contesto dei meccanismi individuati per costruire un valore incrementale del software di proprietà pubblica, secondo quanto indicato nel Codice dell'Amministrazione Digitale e secondo il Data & Analytics Framework (DAF), che hanno l'obiettivo di migliorare e semplificare l'interoperabilità e lo scambio dei dati pubblici tra PA, standardizzare e promuovere la diffusione degli Open Data, ottimizzare i processi di analisi dati e generazione di valore aggiunto.

A tale riguardo il sistema portuale sta portando avanti un percorso di progressiva omogenizzazione e allineamento che ha visto avviare, in prima battuta a Vado, il nuovo PCS della PLN. Esso sarà adottato nei prossimi mesi anche a Genova e rappresenterà un importante sviluppo di sistema per la comunità portuale.

Digitalizzazione e automazione del processo accesso al porto

Il contesto sopra esposto denota l'urgenza di intervenire sul processo dei flussi e di semplificazione delle procedure operative in ambito portuale attraverso le attività per la digitalizzazione del ciclo documentale, individuando gli specifici contributi innovativi e gli strumenti a servizio delle diverse categorie di operatori, in modo da consentire l'innalzamento del livello di digitalizzazione nello svolgimento delle attività di interscambio documentale tra gli attori della catena logistica portuale.

L'intervento di digitalizzazione supporta, peraltro, le azioni di ASDP per la ri-funzionalizzazione delle aree e delle infrastrutture di varco in termini di adeguamenti infrastrutturali e di ammodernamento degli impianti e dei sistemi di campo per il controllo degli accessi ed il rilascio dei permessi.

In tale ambito di riferimento, è stato definito e condiviso con la Comunità Portuale, attraverso il dialogo con i rappresentanti delle categorie della filiera marittimo portuale coinvolte, un percorso tecnologico di intervento integrativo alle funzionalità dello stesso PCS per la “Digitalizzazione del ciclo documentale”, attivato nel corso del 2020 ed in parte completato, per la realizzazione di una nuova componente per la gestione del processo

di digitalizzazione dei flussi e di semplificazione dei processi documentali e delle procedure operative ai varchi di accesso alle aree portuali.

Individuando gli adempimenti a carico delle diverse categorie, è stato individuato un insieme di regole operative (*best practices*) in modo da rendere omogenea per tutti gli operatori portuali l'interfaccia telematica del PCS e consentire l'ordinato e sicuro svolgimento delle attività di scambio e dematerializzazione documentale tra gli attori della catena logistica portuale, favorendo anche il percorso di automazione dei *gate* terminalistici e digitalizzazione del processo ferro-mare.

Tale percorso tecnologico ha previsto una serie di attività ponendosi i seguenti tre macro-obiettivi:

- digitalizzazione dello scambio documentale;
- creazione di nuovi servizi per l'organizzazione dell'arrivo della merce su strada (nuova componente per autotrasporto) e su ferro;
- messa a disposizione di applicazioni *mobile* per l'espletamento delle attività di accesso ai varchi portuali.

Un contributo specifico al percorso sopra delineato si è sostanziato nella progettualità realizzata a beneficio della categoria dell'autotrasporto, affinché la stessa potesse rappresentare una parte attiva del processo portuale di accesso delle merci su strada da/per le aree portuali.

I nuovi servizi, basandosi sulle tecnologie di ultima generazione e applicazione in ambito logistico (utilizzo di dispositivi mobili, web services, ad es.), offrono funzionalità per la pronta consultazione delle condizioni operative per l'accesso al porto, consentendo la digitalizzazione documentale a supporto delle attività di accesso alle aree portuali e l'attivazione di comunicazioni (notifiche di varco) verso i terminal al fine di favorire l'automazione dei *gate* terminalistici.

Tale implementazione è, peraltro, integrata con il *database* dell'Anagrafe portuale residente sul PCS. Oltre alle funzioni che permettono di consultare le operazioni di viaggio ed interagire con gli operatori per l'accesso ai varchi, è infatti possibile anche visualizzare le informazioni di dettaglio del permesso di accesso (*badge*) del personale conducente al fine di verificarne le condizioni di corretto accesso anche dal punto di vista della Security portuale.

Ai fini degli sviluppi di medio-lungo periodo, quanto sopra si innesta nel piano di interventi finalizzati alla piena realizzazione di un sistema di appuntamento intermodale mare-gomma-ferro che possa pienamente valorizzare quanto finora realizzato.

Come sopra accennato è stato consolidato l'interscambio informativo tra il PCS ed il sistema di gestione Anagrafica portuale, il primo con compiti di fluidificazione logistico-

operativa ed il secondo, più propriamente di carattere istituzionale, per la gestione dei permessi di accesso alle aree portuali, sia di mezzi sia di persone.

Il sistema di gestione Anagrafica portuale permette l'emissione e la gestione dei permessi di accesso per l'ingresso nell'ambito portuale attraverso funzionalità di inserimento e archiviazione dati.

Il PCS, per espletare le attività di controllo documentale/operativo ai varchi, accede all'anagrafica portuale in modo da controllare preventivamente l'identità del soggetto per l'espletamento delle operazioni di import/export (tipicamente effettuate da autotrasporto in conto terzi) e se necessario provvede presso i varchi di tipo internazionale (varchi di San Benigno e Prà/Voltri) a dotare l'autista di un permesso "temporaneo", con caratteristiche tecnologiche omogenee ai permessi emessi da ADSP, basati su tecnologia Mifare.

Un percorso evolutivo del sistema di gestione Anagrafica portuale è infine già individuato nel percorso di implementazione della PLN.

Con riguardo agli strumenti di supporto per il controllo accessi, anche per quanto concerne i profili di *security* portuale e con particolare riferimento al rilascio dei permessi giornalieri/temporanei ed al controllo dei permessi di accesso ai varchi portuali, presidiati dalle Guardie Giurate, sono state individuate e realizzate nuove soluzioni applicative da realizzarsi nell'ambito delle componenti del PCS, che consentano di supportare la gestione degli ingressi temporanei/giornalieri digitalmente, dotando gli stessi addetti alla sicurezza di dispositivi mobili (*tablet*) per l'espletamento dei controlli.

Il tutto anche allo scopo di concorrere ad assicurare un tempestivo contributo agli interventi di breve periodo, cosiddetti "interventi mitigativi", nell'ambito della messa in esercizio degli interventi previsti da AdSP nel breve e medio periodo in conseguenza agli esiti dell'Ispezione di Security di C.E. del Febbraio 2020.

Tramite tali dispositivi è possibile sia la verifica dei permessi di accesso accedendo in modo semplificato all'anagrafica portuale, sia la registrazione e il tracciamento degli accessi anche nel caso in cui l'utente non sia già dotato di permesso di accesso, preventivamente rilasciato dalle strutture preposte da ADSP, attraverso l'emissione di un permesso "temporaneo", *paperless*, omogeneo, inoltre, ai badge "temporanei" emessi attraverso le procedure su PCS, con la finalità di far convergere tutte le tipologie di emissione di permessi di accesso di carattere "temporaneo" al Data Base della Anagrafica Portuale.

Anche in questo ambito, è stato tracciato un percorso evolutivo che, dopo una prima fase di consolidamento, prevederà ulteriori sviluppi al fine di instaurare il dialogo informativo con le infrastrutture ed i sistemi di campo previsti nei vari ambiti di intervento di ADSP nel corso del prossimo triennio.

Sviluppo dell'interoperabilità con Agenzia delle Dogane

A seguito dell'avvio da parte di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) del "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali", ADM e ADSPMLO hanno sottoscritto il 1 ottobre 2020 un Protocollo d'intesa per l'istituzione di un tavolo permanente volto ad individuare ed attuare ogni iniziativa utile a favorire il rilancio della competitività dei sistemi portuali e logistici di riferimento dello scalo, mediante l'uso di tecnologie avanzate e semplificazioni per gli operatori.

In particolare, il progetto tra ADM e ADSPMLO riguarda la digitalizzazione delle procedure di import export e degli adempimenti doganali connessi all'imbarco/sbarco e all'ingresso/uscita delle merci dai nodi e varchi portuali, nonché i pagamenti delle tasse, con verifica della possibile implementazione, integrata nei sistemi informatici doganali e portuali, del monitoraggio degli accessi e dei transiti portuali relativi a mezzi e merci unionali ed extra unionali, riducendo così i tempi del processo di sdoganamento ed aumentandone, al contempo, il livello di sicurezza.

Il dialogo digitale tra le due Amministrazioni prevede l'interoperabilità tra il sistema informativo dell'ADM ed il PCS dell'ADSP, secondo il "Modello di interoperabilità per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti", con specifico riferimento tecnico all'applicazione *port tracking*, che si affianca agli altri servizi implementati nel percorso di crescita dei due sistemi informativi, quali, a titolo esemplificativo, lo sdoganamento in mare (*preclearing*), il *gate automation*, il *fast corridor*, con l'obiettivo di ridurre sensibilmente il tempo di stazionamento delle merci in ambito portuale (*dwell-time*) e liberare più rapidamente le stesse aree, spesso congestionate.

Sono in corso le attività di progettazione preliminare che costituirà nel prossimo breve e medio periodo la base attuativa del progetto.

Servizi per il trasporto ferroviario

Particolare attenzione è stata dedicata nell'ultimo biennio all'ottimizzazione dei processi relativi all'ultimo miglio ferroviario, sia per quanto riguarda il porto sia per gli *inland terminal*, attraverso la razionalizzazione degli scambi informativi e la digitalizzazione dei processi.

Attualmente il porto ed i terminal dell'entroterra stanno gestendo volumi di carico crescenti e richieste di maggiori performance in termini di competitività, affidabilità, sicurezza, nonché salvaguardia dell'ambiente. In questo scenario i collegamenti intermodali via treno assumono particolare rilevanza nonostante oggi la loro competitività sia ancora limitata da vincoli strutturali e operativi oltre alle diseconomie legate alla discontinuità del trasporto.

Tra i requisiti di efficienza richiesti a tutti gli *stakeholders* coinvolti nella *supply chain*, tra cui anche l'Autorità di Sistema Portuale, ci sono sicuramente la velocità di gestione del carico, la tracciabilità e visibilità delle merci e la sicurezza.

Gli strumenti immateriali e organizzativi rappresentano, quindi, uno strumento di accompagnamento agli importanti interventi sull'infrastruttura ferroviaria previsti in porto nonché sulla rete nazionale (Terzo Valico e nodo ferroviario di Genova), tralasciando una situazione al 2030 in cui lato mare, con la nuova diga, e lato terra l'assetto infrastrutturale e la capacità del porto esprimeranno un vero e proprio salto di scala.

In tale contesto l'Autorità di Sistema portuale e UIRNet (oggi denominata digITALog), in cooperazione con i vari *stakeholders* coinvolti, stanno portando avanti l'implementazione del modulo ferroviario del Port Community System come infrastruttura immateriale, in grado di snellire e anticipare gli scambi informativi e rendere efficiente il processo ferroviario dal terminal portuale fino agli *inland* terminal, e viceversa, attraverso un progetto di digitalizzazione, automazione e riorganizzazione.

Tra gli scopi e gli obiettivi dell'attività di sviluppo di tale modulo vanno sicuramente annoverati la migliore programmazione, pianificazione e gestione delle operazioni dei vari attori coinvolti nella filiera ferroviaria e, non ultima, una maggiore competitività del trasporto ferroviario ed intermodale da/per il porto, in una logica di allargamento del bacino di traffico terrestre del sistema portuale.

La prima fase del progetto si è completata rendendo disponibili i servizi di interoperabilità digitale tra PCS e la Piattaforma Integrata di Circolazione dei treni (PIC) attraverso *web services*.

L'implementazione dei servizi di interoperabilità digitale tra PCS e PIC ha riguardato i treni merci in arrivo e partenza dal nodo di Genova e di Savona/Vado ed i flussi di informazione cosiddetti "programmazione" e "tempo reale".

Nell'ambito della seconda fase del progetto DigITALog e AdSP hanno avviato una serie di tavoli tecnici con gli operatori della filiera ferroviaria con l'obiettivo finale di permettere la gestione e anticipazione, tramite un dialogo telematico strutturato ed organizzato, di una serie di informazioni e documenti a beneficio dell'utenza portuale quale ad esempio la posizione del treno sulla rete, la lista dei carri ferroviari e delle unità sul treno, la messa a disposizione del treno, etc..

In prospettiva le attività progettuali collegate alla fase tre del modulo ferroviario del PCS comprenderanno lo sviluppo della *gate automation* anche sul versante ferroviario e la progettazione di ulteriori interfacce informative che permettano agli operatori l'accesso a procedure logistiche e doganali evolute, quali ad esempio il *pre-clearing* ferroviario. Tale attività con Agenzia delle Dogane, di particolare valore aggiunto per gli Operatori

della filiera, si inserisce nel più generale quadro di collaborazione tra i due Enti che è scaturito dalla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 1 ottobre 2020.

In quest'ultima fase rivestirà inoltre un ruolo fondamentale il concessionario del servizio di manovra ferroviaria portuale per l'importanza che ricopre nell'intera filiera, con l'obiettivo di innalzare il livello del servizio erogato. Tramite l'instaurazione di un dialogo telematico ed uno scambio informativo ordinato, certificato e organizzato tra il concessionario e tutti gli attori della filiera ferroviaria, si otterrà anche un più razionale uso delle risorse a disposizione del concessionario (locomotori/locotrattori, squadre di manovra, etc.). con conseguenti benefici anche sul fronte economico-finanziario. Parimenti potrà essere perseguito un migliore utilizzo delle infrastrutture ferroviarie all'interno del porto, meglio organizzando le operazioni di manovra.

La previsione è che, a seguito dell'attività di test, nel II trimestre 2021 possa essere completato un primo set auto-consistente di funzionalità che consentano di produrre benefici per i diversi attori della filiera.

Giova ricordare che tali attività si sviluppano anche nell'ambito del progetto europeo *E-Bridge*, che co-finanzia tramite i fondi del *Connecting Europe Facility* gli interventi tecnologici di cui sopra.

3. Progetti e azioni nell'ambito della politica europea dei trasporti

Le strategie di sviluppo dell'Unione Europea per il nuovo settennato (2021-2027) sono finalizzate ad investire in un'Europa sostenibile, digitale e resiliente; attraverso la nuova programmazione europea l'UE intende dare un rilevante impulso all'esigenza di supporto agli Stati membri, quale contributo fondamentale per uscire dalla recessione e riprendere un percorso di sviluppo economico, facilitare gli investimenti privati e la competitività delle imprese per un modello economico più resiliente e sostenibile nel tempo.

Al *Green New Deal* presentato dalla Commissione europea nel 2019, come transizione verso la neutralità climatica dell'Unione entro il 2050, si sono così affiancati gli strumenti del Recovery Fund, con il sostegno ai Paesi più colpiti dalla pandemia.

Negli scorsi mesi gli Stati membri sono stati chiamati a presentare i Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, seguendo le raccomandazioni specifiche individuate dalla Commissione europea oltre che le priorità nazionali. Gli investimenti pubblici si concentreranno nella transizione verde e digitale, con una speciale attenzione alla digitalizzazione ed efficientamento dei processi della P.A.

Sono molteplici quindi i settori di intervento riconducibili alle priorità della nuova programmazione europea che coinvolgono gli scali marittimi e le diverse attività che in queste si svolgono.

Anche i porti sono dunque chiamati ad attuare un loro programma di transizione verso i modelli della sostenibilità, digitalizzazione e resilienza che si uniformino alle priorità fissate a livello nazionale ed europeo.

L'attuazione di questo programma a livello di Sistema portuale passa anche attraverso la presenza e la partecipazione agli strumenti e ai programmi europei di riferimento, con il fine di:

- inserire le attività intraprese a livello di Sistema portuale nel più ampio programma di azione europeo, assicurando il sostanziale allineamento fra progettualità di Sistema portuale e progettualità avanzata in ambito EU;
- costruire progressivamente la maturità dei progetti di Sistema portuale, facendo leva sui programmi europei di volta in volta più idonei e, mediante i partenariati, ricavare le competenze necessarie per il loro sviluppo;
- strutturare progetti strategici in modo coerente con le politiche europee di riferimento articolandoli poi in sotto azioni finanziabili con progetti specifici;

- ottenere la giusta combinazione di capitali pubblici e privati nel finanziamento delle iniziative strategiche di Sistema, per incentivare la compartecipazione del privato e massimizzare l'effetto leva del contributo pubblico.

La distinzione fra progettualità per sovvenzioni e progettualità per interventi a partecipazione mista pubblica-privata, attraverso ricorso alla finanza di progetto e agli strumenti di *blending* finanziario deve essere flessibile. Progetti finanziati interamente dal settore pubblico, con il sostegno dell'Unione europea, attraverso sovvenzioni, possono quindi fare da catalizzatori a iniziative private o miste pubblico/private di investimento, a costituire una progettualità integrata.

Allo stesso modo progetti anche interamente finanziati dai programmi europei che si collocano tipicamente nelle prime fasi prototipali o di impostazione di modelli di governance (programma H2020 per i progetti tecnologici, progetti LIFE per azioni di mitigazione ed adattamento ambientale) richiedono comunque una forte partecipazione dei privati e loro coinvolgimento per l'impostazione di soluzioni ed obiettivi condivisi.

Sotto il profilo operativo, le principali azioni del Sistema portuale per il prossimo triennio si consolideranno in due filoni di intervento principali, fortemente correlati, per portare all'attenzione degli organi comunitari gli interessi e gli obiettivi degli scali che lo costituiscono.

Da una parte l'Autorità sarà chiamata a proseguire e avviare iniziative progettuali in grado di generare opportunità di finanziamento da parte dell'Unione Europea, ma anche ad investire nella partecipazione ai processi di formazione degli orientamenti dei programmi europei, rappresentando gli interessi dei porti del Sistema, e nella condivisione delle politiche europee.

In particolare, nel prossimo triennio, le tematiche sulle quali si concentrerà l'azione dell'AdSP, in materia di finanziamenti comunitari, saranno quelle delle reti TEN-T, corridoi logistici, innovazioni ed efficienza nel settore della logistica e dei trasporti, *smart cities, green and intelligent ports*.

La partecipazione ai programmi e progetto di interesse consentirà ad Autorità di Sistema di rafforzare ulteriormente le relazioni istituzionali con la Commissione Europea ed in particolare con la DG MOVE, al fine di approfondire le tematiche di interesse nell'ambito della progettazione comunitaria e di mantenere un costante rapporto di informazione sulle attività e le linee strategiche dell'AdSP e per verificare la coerenza con gli indirizzi comunitari in materia di portualità, logistica e trasporti.

Particolare attenzione sarà dedicata alle piattaforme di dialogo a livello europeo, quali il Forum del Corridoio Reno-Alpino, il GEIE del Corridoio ferroviario Genova-Rotterdam e il GECT dell'Alleanza Interregionale Reno-Alpina; anche con riferimento alla

partecipazione ad ESPO, AdSP continuerà ad apportare il proprio attivo contributo attraverso Assoporti e direttamente all'interno dei comitati tecnici costituiti su temi specifici.

La partecipazione agli organismi sopra citati consente ad AdSP di monitorare con attenzione gli orientamenti evolutivi dell'Unione Europea in materia di politica portuale e dei trasporti sui temi di maggiore interesse per il nostro sistema portuale e di inserirsi nei dibattiti a livello UE su tematiche di grande attualità quali lo sviluppo sostenibile dei porti sotto il profilo ambientale e climatico, il ruolo dei porti nella catena logistica e nella rete di trasporto trans europea, la port governance e le connesse strategie delle Autorità Portuali in materia di politiche concessorie e finanziamento delle infrastrutture, diventando interlocutori privilegiati delle istituzioni comunitarie.

a. Progetti in corso

La chiusura del precedente settennato di programmazione (2014 – 2020) comporta anche il completamento dei progetti che AdSP ha avviato nella precedente programmazione 2014 -2020 e che hanno rappresentato un importante strumento di impulso alla pianificazione dell'Ente, secondo gli indirizzi fondamentali della politica europea dei trasporti.

Tra questi risultano di particolare rilievo il completamento dei progetti VAMP-Up, INES e Rumble:

- *"Vamp Up - Vado Multimodal Platform intermodal connections optimization and Upgrading"*, che si inserisce nel Global Project per la valorizzazione del nodo multimodale di Vado Ligure, incentrato sulla realizzazione della Piattaforma Multipurpose, e punta a migliorarne le connessioni alla rete di trasporto e l'integrazione con il corridoio Rhine-Alpine, attraverso l'esecuzione di studi e lavori. Tutte le opere previste sono state realizzate e gli obiettivi prefissati sono stati raggiunti.
- Tra gli interventi cofinanziati: la viabilità in sovrappasso fra le nuove strutture portuali e il terminal ferroviario retrostante, a sua volta potenziato. Lungo il raccordo ferroviario portuale è stato installato un portale per la rilevazione automatica dei dati di carri e container in transito, che saranno trasferiti al modulo ferroviario del *Port Community System*, in corso di sviluppo attraverso il progetto sinergico *E-Bridge*;
- *"INES - Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa"*, finanziato nell'ambito del programma CEF, verrà completato entro l'anno e ha visto la realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine del terminal

portuale di Prà-Voltri, quale misura di mitigazione per ridurre le emissioni inquinanti ed acustiche prodotte dalle navi all'ormeggio. Si prevede nel terzo quadrimestre 2021 un evento di inaugurazione di tale importante impianto che contribuisce anche a rendere il porto *compliant* rispetto ai contenuti della Direttiva Europea sui combustibili alternativi (Direttiva UE 94/2014).

- *RUMBLE*, finanziato nell'ambito del programma INTERREG Italia/Francia Marittimo) e centrato sul monitoraggio, la misurazione e la modellizzazione degli impatti sonori delle attività portuali ante e post opere di mitigazione (elettrificazioni e duna di Prà); la partecipazione si inserisce nell'ambito delle iniziative che l'ente sta portando avanti sul fronte della misurazione, del monitoraggio, della prevenzione e della mitigazione del rumore con diversi progetti avviati in collaborazione con le altre Amministrazioni cittadine (Comune, Regione, ARPAL, ASL, Città metropolitana) e con gli operatori portuali.

Quale progetto ancora parte della precedente programmazione occorre ricordare “*E-BRIDGE*”, promosso da MIMS, AdSP e UIRNET (oggi digITAlOG) in collaborazione con RFI, per rispondere alla situazione emergenziale venutasi a creare nella città e nel porto di Genova a seguito del crollo del Ponte Morandi (2018), offrendo una misura correttiva di tipo immateriale ed info-strutturale per ovviare ad una carenza infrastrutturale, con evidenti riflessi immediati sul decongestionamento, in termini di traffico merci, dell'area portuale e delle aree urbane e regionali che insistono sul porto.

Da ultimo, AdSP ha recentemente ricevuto comunicazione del positivo esito della valutazione di un progetto CEF, presentato nella primavera 2021, per co-finanziare la progettazione di alcune opere in ambito di ultimo miglio ferroviario (Galleria Molo Nuovo, Parco Fuori Mura, parco Rugna) e marittimo (nuova Torre piloti). Nelle prossime settimane l'Ente sarà pertanto impegnato con CINEA (Agenzia dell'UE che gestisce i fondi CEF) nella definizione e finalizzazione del contratto di sovvenzione (Grant Agreement) per il sostegno finanziario a tale progetto.

b. Prospettive per la nuova programmazione

Per quanto riguarda il filone di intervento che si focalizza sulla progettualità europea e quindi sulle opportunità offerte dall'Unione Europea relativamente ai fondi messi a disposizione per il settore logistico e portuale, nel prossimo periodo di programmazione (2021-2027), oltre ad assicurare la prosecuzione ed il completamento delle attività di durata pluriennale avviate negli anni precedenti, AdSP valuterà nuovi progetti da sviluppare all'interno di più articolate azioni da presentare alle istituzioni europee. L'opportunità di inserire una componente di finanziamento europea, a seguito

dell'esame dell'iniziativa progettuale da parte degli organismi europei preposti, rappresenta per il beneficiario un'occasione per promuovere anche a livello europeo una propria azione progettuale, rafforzandone la validità e la rilevanza, perché in grado di contribuire al perseguimento anche degli obiettivi strategici dell'Unione Europea.

I programmi ritenuti di maggiore interesse per la presentazione di proposte progettuali per l'AdSP sono i programmi *Connecting Europe Facility* (CEF), *Horizon2020*, FESR quali ad esempio i programmi INTERREG.

In attesa dell'adozione definitiva da parte del Parlamento europeo, il Consiglio Europeo ha adottato lo scorso 14 Giugno 2021 il programma *Connecting Europe Facility 2.0* (CEF 2.0) in cui si stabilisce che, nel periodo 2021-2027, la Comunità Europea continuerà a finanziare progetti chiave nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia per un budget complessivo di 33,71 miliardi di euro di cui più del 75% saranno stanziati per il settore trasporti, il 17% per l'energia ed il resto per il digitale.

La parte del programma CEF Trasporti, che riguarda più da vicino gli scali marittimi tra cui i porti core come Genova, promuoverà fortemente l'idea di passare da un mosaico di reti nazionali a uno realmente interconnesso, sostenendo lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, con priorità all'ulteriore sviluppo delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T), concentrandosi sui collegamenti mancanti e sui progetti transfrontalieri che generino un valore aggiunto all'interno dell'Unione Europea.

Il programma perseguirà gli obiettivi della strategia per una mobilità intelligente e sostenibile, gettando le basi che consentiranno al sistema dei trasporti dell'UE di realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente alle crisi future che traguardi il fine ultimo, come già indicato nel *Green Deal* europeo, della riduzione del 90% delle emissioni entro il 2050, ottenuta grazie a un sistema di trasporti intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e soprattutto rispettoso dell'ambiente.

Il programma CEF, come in passato, potrà rappresentare pertanto un canale privilegiato per attingere possibili co-finanziamenti all'ingente programma di investimento previsto da AdSP; da questo punto di vista AdSP si è già attivata per individuare, tra le molte opere del programma ordinario e di quello straordinario, quelle che potrebbero essere eleggibili al finanziamento nell'ambito di tale programma europeo.

I fondi stanziati dalla UE per il programma CEF fanno parte del bilancio pluriennale 2021-2027 che complessivamente vale più di 1000 miliardi di euro, a cui si aggiunge l'ingente piano *Next Generation EU* da 750 miliardi di euro per rilanciare l'economia europea affossata dalla crisi pandemica, di cui oltre 200 miliardi sono stati assegnati all'Italia per essere spesi entro e non oltre il 2026.

Parte importante dei fondi del *Recovery Fund*, oltre 3,8 miliardi di euro, sono stati destinati tramite il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) allo sviluppo della portualità nazionale, della logistica e dei trasporti marittimi in modo da poter superare le annose criticità che la affliggono quali, ad esempio, la specifica vocazione ad operare solo per il mercato interno e la difficoltà di realizzare opere a causa dell'estrema complessità delle procedure per l'affidamento degli appalti, anche se parzialmente risolte dagli ultimi decreti-legge "Semplificazioni".

Dal punto di vista infrastrutturale, il PNRR in linea generale ha individuato come prioritarie lo sviluppo delle connessioni di rete corta, che permettano di collegare le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali attraverso il completamento delle infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, etc.) al fine anche di valorizzare le zone franche e le Zone economiche speciali (ZES) e Zone logistiche semplificate (ZLS).

Il Recovery fund permette alle amministrazioni appaltanti, come le Autorità di Sistema Portuale, di finanziare progetti ambiziosi con orizzonte pluriennale, oltre a liberare risorse finanziarie dal bilancio delle pubbliche amministrazioni che possono così essere utilizzate per progetti di immediata spesa.

Nello specifico, sono stati inclusi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza i progetti di AdSP per un totale di oltre un miliardo di euro di spesa da destinare alla nuova diga foranea del porto di Genova, all'elettrificazione delle banchine del polo passeggeri dei porti di Genova e Savona e a progetti necessari al potenziamento dell'ultimo miglio stradale e ferroviario, della sostenibilità ambientale e della accessibilità nautica.

c. Azioni a sostegno della fornitura di combustibili alternativi in porto

In un report recentemente pubblicato la Banca Mondiale ha delineato il percorso per decarbonizzare il trasporto marittimo da qui al 2050.

Lo scenario presentato prevede un futuro dello shipping a zero emissioni di CO₂ grazie a motori a idrogeno o ammoniaci mentre i porti si saranno adeguati installando impianti solari ed eolici e saranno capaci di immagazzinare l'energia prodotta nei momenti di minor domanda per produrre senza emissioni idrogeno e ammoniaci per il rifornimento delle navi del futuro.

Oggi il trasporto marittimo produce il 33% di tutte le emissioni da combustibili fossili attribuibili al commercio mondiale, e intorno al 3% del totale globale di emissioni di CO₂: una percentuale che, secondo uno studio pubblicato dalla Commissione parlamentare europea per l'ambiente, se non verranno prese misure mitiganti, potrebbe salire al 17% entro il 2050.

Complessivamente le navi immettono nell'atmosfera, ogni anno, oltre un miliardo di tonnellate di gas serra soprattutto attraverso petroliere e navi cargo, ed è per questo che l'IMO, organizzazione marittima internazionale, ha adottato nel 2018 l'obiettivo ambizioso di dimezzare le emissioni di gas serra del trasporto marittimo rispetto ai livelli del 2008 entro il 2030.

La decarbonizzazione dello *shipping* potrà essere raggiunta sia attraverso l'aumento dell'efficienza energetica delle navi sia mediante l'uso di carburanti "puliti" di nuova generazione.

L'efficienza energetica ottenuta sia attraverso innovazioni di natura tecnica, che riducano ad esempio la frizione dello scafo nell'acqua, sia installando sistemi di propulsione più efficienti sia mediante l'efficientamento operativo delle strategie di navigazione, si pensa potrà ridurre nel medio periodo le emissioni inquinanti tra il 30% e il 55%.

Nel già citato report della Banca Mondiale si ipotizza che nel lungo termine si potrà giungere alla completa decarbonizzazione del settore solo grazie all'utilizzo dei carburanti ecologici, tra i quali l'idrogeno e l'ammoniac prodotti mediante fonti rinnovabili, che emergono come opzioni migliori poiché possono essere prodotti su larga scala.

Al riguardo si stima che l'Italia potrà dare un contributo importante nel trasformare lo shipping in un'industria a impatto zero poiché ha un ottimo potenziale sulle energie rinnovabili, in particolare sul solare e l'eolico, e di conseguenza potrà produrre grandi quantità di "idrogeno verde" e "ammoniaca verde".

Essendo inoltre interessata da grandi volumi di trasporto marittimo giocherà un ruolo fondamentale come "hub" sulle principali rotte decarbonizzate visto che i carburanti a zero emissioni hanno minore densità energetica di quelli fossili e le navi, lungo le loro rotte, avranno bisogno di fare più scali per rifornirsi.

I porti sono destinanti quindi a non essere più soltanto nodi di trasporto, ma veri e propri *energy hub* dove vengono movimentate e stoccate materie prime energetiche e dove si produce energia pulita. Da questo punto di vista il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale potrà ritagliarsi un ruolo di primo piano in un orizzonte temporale di lungo periodo in cui si prevede che la futura flotta mondiale sarà alimentata da combustibili ecologici. L'affacciarsi sul mercato di nuovi carburanti rappresenta anche un'opportunità nell'ambito della pianificazione portuale, laddove possono essere individuate nuovi ambiti merceologici, complementari o sostitutivi rispetto agli attuali, che possano consentire la crescita dei traffici, a fronte di un trend ormai consolidato del calo dei volumi di idrocarburi movimentati dal sistema portuale.

La riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio costituiscono una priorità della politica europea dei trasporti europea e rappresentano un tema di fondamentale importanza per la competitività e l'efficienza della filiera logistica.

In questo senso i porti rappresentano sicuramente un tassello decisivo dello sviluppo e del radicamento dei combustibili meno inquinanti anche nell'ambito delle Reti TEN-T quindi come nodi di interscambio della catena di trasporto marittimo-terrestre.

La Direttiva 2014/94/EU (Direttiva DAFI), in coerenza con il Regolamento EU 1315/2013 che riforma le TEN-T, indica come necessaria l'installazione di punti di rifornimento di combustibili alternativi, a mare o a terra, fissi o mobili, quali quelli per il rifornimento di GNL nei porti marittimi e gli impianti di elettrificazione.

In quest'ottica l'AdSP ha aderito al progetto *GNL FACILE*, finanziato dal Programma Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo, che intendeva assistere i porti dell'area di cooperazione, sia quelli del *Core Network* delle TEN-T che quelli secondari, nella definizione delle priorità e nella verifica delle soluzioni di piccola scala per il rifornimento di GNL, in ottemperanza agli obblighi comunitari e agli obiettivi di efficienza energetica.

Grazie al progetto, culminato con il *Demo Day* dello scorso 29 Giugno, il porto di Genova si è dotato, per primo in Italia, di un impianto mobile per il rifornimento di Gas Naturale Liquefatto che potrà in primis rifornire i mezzi pesanti che operano all'interno dello scalo e successivamente sarà a disposizione per il rifornimento di imbarcazioni di piccole dimensioni.

Va inoltre ricordato che è in corso di imminente formalizzazione normativa da parte del Governo lo stanziamento di 800 milioni del fondo complementare al PNRR per il rinnovo della flotta navale italiana e bunkeraggio GNL.

Parte importante di questo stanziamento verrà destinata nel corso dei prossimi cinque anni al finanziamento di interventi destinati alla realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale sul territorio nazionale necessari alla decarbonizzazione dei trasporti e in particolare del settore marittimo, nonché di punti di rifornimento di GNL e Bio-GNL in ambito portuale con le relative capacità di stoccaggio e l'acquisto delle unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio a partire dai terminali di rigassificazione nazionali.

Anche in tale ambito AdSP ha avviato dei tavoli di lavoro con gli operatori del settore per individuare una soluzione infrastrutturale e logistica che consenta di stabilire in porto un punto di deposito e rifornimento di GNL, utile non solo alla filiera del trasporto marittimo, ma anche per quella terrestre e industriale in generale, considerato che oltre che, per l'alimentazione di mezzi pesanti, il GNL viene comunemente usato anche in impianti

manifatturieri che ad necessitano di un approvvigionamento attraverso porti per lo più esteri.

In un'ottica di più lungo periodo, come già accennato, i nuovi combustibili che potranno trovare spazio nella filiera marittimo-portuale potranno essere l'idrogeno e l'ammoniac. Riguardo all'ammoniaca, AdSP ha aderito nel corso del 2020 al progetto *ENGIMMONIA* che è risultato ammissibile al finanziamento da parte dell'UE (fondi *Horizon2020*) ed è stato avviato a metà 2021. Tale progetto verte sulla sperimentazione in campo navale e portuale dell'alimentazione di navi con ammoniac.

Il progetto, della durata di 48 mesi e con un budget di 9,5 milioni di euro, è coordinato da RINA e vede la partecipazione di partner di vari paesi dell'UE: Italia, Spagna, Grecia, Svezia, Danimarca, Germania, Cipro. Tra i partner italiani, oltre a RINA ed AdSP, figurano il Politecnico di Milano, CNR, UniGE e Seastema. Il ruolo di AdSP si ascrive essenzialmente alla possibilità di acquisire elementi rispetto alle possibili opportunità e criticità circa l'utilizzo in porto di tale combustibile navale.

4. Il lavoro portuale

Il lavoro portuale costituisce da sempre uno degli aspetti fondamentali per lo sviluppo della competitività del sistema del Mar Ligure Occidentale, e per questa ragione l'amministrazione mostra una particolare attenzione al tema.

Questa attenzione al lavoro portuale, in concreto, si declina sotto molteplici aspetti che vanno dalla vigilanza e controllo sull'attività dei due soggetti autorizzati ex art. 17, all'individuazione di percorsi per l'efficientamento economico ed operativo degli stessi, fino all'affrontare criticità contingenti portate da fattori esterni come nel caso della pandemia.

Relativamente all'obiettivo di un costante miglioramento e sostegno del lavoro portuale temporaneo l'Autorità di Sistema Portuale ha consolidato il ricorso agli strumenti messi a disposizione del comma 15 bis art. 17 della legge 84/94 che, nella sua formulazione, prevede:

“Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'Autorità di Sistema Portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività' del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa”.

La citata norma ha visto due diverse applicazioni sia nello scalo di Genova che in quelli di Savona-Vado Ligure:

- finanziamento della formazione;
- reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali.

Quanto alla formazione, confermando l'impianto degli ultimi anni, nei prossimi mesi, Autorità di Sistema, sentite anche le rappresentanze delle imprese terminalistiche (già coinvolte nella tematica), procederà assieme alle compagnie portuali a mettere a punto piani di formazione che prendano in considerazione le più recenti evoluzioni registrate nei traffici e le previsioni inerenti gli stessi. Il fine dell'intervento è quello di condividere e di aggiornare periodicamente i piani di formazione in modo da mantenere e sviluppare

alti livelli di professionalità e specializzazioni coerenti, per numero e caratteristiche, alla domanda di manodopera temporanea.

Quanto al reimpiego del personale inidoneo, verificata anche l'età non particolarmente avanzata del relativo personale, si pone il tema di uno strumento legislativo che, attraverso diverse misure, possa sostenere programmi stabili di riqualificazione, ricollocamento, ovvero pensionamento anticipato degli addetti non più in grado di svolgere le operazioni portuali.

Sempre con riferimento agli strumenti forniti dal comma 15 bis dell'art. 17, Autorità di Sistema procederà ad istruire un percorso di isopensione per il personale avente diritto nelle compagnie portuali di Genova e Savona. Tale percorso ha lo scopo di ringiovanire i ranghi delle compagnie con il possibile ripopolamento degli organici attraverso l'inserimento di nuove figure professionalizzate ed in piena età lavorativa. Si tratta di istruttorie particolarmente complesse che vedranno la necessaria interlocuzione con il ministero vigilante per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni e che potranno essere facilitate nella loro fattibilità dalla ripresa dei traffici e, conseguentemente, della domanda di lavoro temporaneo.

L'insieme dei provvedimenti che potranno essere adottati in tema di formazione, ricollocamento ed isopensione dovranno comunque rispettare il tetto di spesa rappresentato dal 15% delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate e imbarcate. In questo senso, tenuto conto degli sviluppi dei traffici sia nei loro volumi complessivi ma soprattutto nella loro composizione merceologica, potrà essere necessario definire dei criteri di riparto delle somme disponibili atteso anche che gli eventuali impegni assunti ai fini dell'isopensione, una volta deliberati, protrarranno necessariamente i loro effetti per gli anni successivi e quindi non potranno essere oggetto di rimodulazioni al ribasso.

Provvedimenti a sostegno del lavoro portuale e rinnovamento degli organici dovranno procedere di pari passo con il recupero ed il mantenimento di equilibri economico finanziari delle compagnie destinatarie delle misure sopra richiamate.

In particolare, il prossimo triennio risulta caratterizzato per la compagnia genovese, dalla attuazione del piano di risanamento approvato nel dicembre del 2020. Il piano è attualmente in fase di esecuzione e dovrà evidenziare, già nel corso del 2021, il raggiungimento di alcuni obiettivi essenziali per l'attivazione degli strumenti finanziari partecipativi deliberati che rappresentano una ulteriore forma di attuazione di quanto previsto al comma 15 bis dell'art. 17.

L'attività di monitoraggio e di condivisione delle informazioni tra compagnie portuali e terminal in materia di lavoro portuale comporterà, inoltre, nei prossimi mesi, un

necessario aggiornamento dei regolamenti che caratterizzano le prestazioni delle imprese ex art. 17.

Nel caso genovese, le principali evoluzioni del regolamento sono peraltro riconducibili all'accordo quadro recentemente stipulato tra la compagnia e la rappresentanza delle imprese terminalistiche.

Infine, dopo la prima edizione redatta nel corso del 2018, sono in corso gli approfondimenti con i soggetti autorizzati ad operare negli scali del sistema ai sensi degli art. 16/17/18 L. 84/94 per l'aggiornamento del Piano Organico Porto.

Detto Piano è considerato uno strumento di programmazione di carattere strategico.

Come è noto, infatti, la legge 84/94 e s.m.i. prevede, all'art. 8 comma 3 lettera s-bis e al comma 3-bis le seguenti disposizioni:

- *il Presidente adotta, previa delibera del Comitato di Gestione, sentita la Commissione Consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;*
- *il Piano, soggetto a revisione annuale, ha validità triennale e ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico.*
- *Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.*

Il tema del lavoro viene quindi affrontato nella sua organicità coinvolgendo tutte le forze produttive in capo alle imprese autorizzate ex art. 16, 17 e 18.

Tale approccio si sostanzia nell'analisi di un modello organizzativo significativamente complesso per la diversificazione produttiva che caratterizza gli scali (container, merci varie, rotabili e autostrade del mare, rinfuse liquide e solide, passeggeri da funzione crocieristica e traghetti).

Per ognuno dei segmenti sopra richiamati, l'organizzazione del fattore lavoro e il ricorso alla fornitura di lavoro portuale temporaneo assumono caratteristiche diverse soprattutto con riferimento ad alcuni comparti ed al differente apporto delle imprese ex art. 17.

Il percorso mirato all'aggiornamento del POP ha visto, come nelle precedenti edizioni, il coinvolgimento dei rappresentanti di tutte le imprese autorizzate nei due scali di Genova e Savona-Vado Ligure nonché delle OO.SS. di categoria.

Rispetto a quanto raccolto dal primo POP approvato a fine dicembre 2018, il nuovo POP cade in un momento di grandi trasformazioni del sistema portuale, derivanti dall'avvio operativo di nuovi terminal, dalla realizzazione di importanti interventi infrastrutturali e, soprattutto, dall'accelerazione di alcune importanti riforme connesse con l'approvazione del PNRR da parte dell'Unione Europea. La rilevanza di predetti fenomeni di trasformazione ha determinato la condivisione, da parte delle parti economiche e sociali di avviare un confronto per la definizione di un Patto per il lavoro in porto, coordinato dal Presidente della Regione Liguria con AdSP ed il Comune di Genova. In tale contesto il nuovo POP si pone l'obiettivo di dare allo stesso elementi di carattere programmatico circa l'evoluzione del lavoro portuale all'interno degli scali.

In particolare, il rilievo di età, specializzazioni, impiego e previsioni di traffici ed avviamenti per il prossimo triennio, permetterà di meglio individuare i percorsi prioritari per l'ente avuto particolare riguardo alla proposta dei richiamati interventi legislativi che consentano una riorganizzazione strutturale del fattore lavoro impiegato in porto, sia in relazione all'art. 17 sia con riferimento ai lavoratori degli artt. 16 e 18.

Gli approfondimenti in materia consentiranno dunque all'AdSP di avere maggiori strumenti a sostegno di iniziative anche più generali rispetto all'obiettivo immediatamente riconducibile al POP secondo le disposizioni legislative, ossia l'adozione di un piano di intervento esteso a tutte le imprese operanti in porto finalizzato alla formazione, alla ricollocazione ed al reimpiego del personale, tutti interventi che negli anni recenti si sono concentrati sugli art. 17 operanti negli scali.

5. L'organizzazione interna

Processo di adeguamento dell'organizzazione agli obiettivi del POT

La dotazione organica dell'Autorità di Sistema Portuale, adottata con la deliberazione del Comitato di Gestione prot. n. 45/6/2017 ed approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 21803/2017, consta di 282 posizioni, pari alla somma delle precedenti dotazioni organiche delle due Autorità Portuali cessate (221 per l'ex Autorità Portuale di Genova e 61 per l'ex Autorità Portuale di Savona).

Nei primi quattro anni di esercizio, l'Autorità di Sistema Portuale ha operato importanti interventi organizzativi per allineare i fabbisogni di personale all'effettiva composizione dell'organico. Anche in base alle indicazioni contenute nel POT 2017/2019, sono stati approvati e integralmente applicati i Piani triennali dei fabbisogni di personale ed i relativi aggiornamenti annuali, provvedendo al rafforzamento delle Strutture dell'Ente, in particolare quelle tecniche, di pianificazione e di ICT.

A seguito degli interventi operati, è stato superato lo storico sottodimensionamento del personale in servizio rispetto alla dotazione organica approvata, anche per effetto della stabilizzazione del personale inizialmente assunto in base alle disposizioni dell'art. 2, comma 3 bis del DL n. 109/2018 "*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*" così come convertito in legge 16 novembre n. 130, che ha continuato ad operare per l'attuazione degli interventi inseriti nel Programma Straordinario.

Al 1° luglio 2021, infatti, le posizioni in dotazione organica risultano coperte in misura pressoché totale, nonostante un importante flusso in uscita per pensionamento, anche in ragione della c.d. "quota 100". A fronte di n. 83 cessazioni dal 1° gennaio 2017, per far fronte alle esigenze del POT così come declinate nel Piano dei Fabbisogni, sono state effettuate n. 116 assunzioni totali.

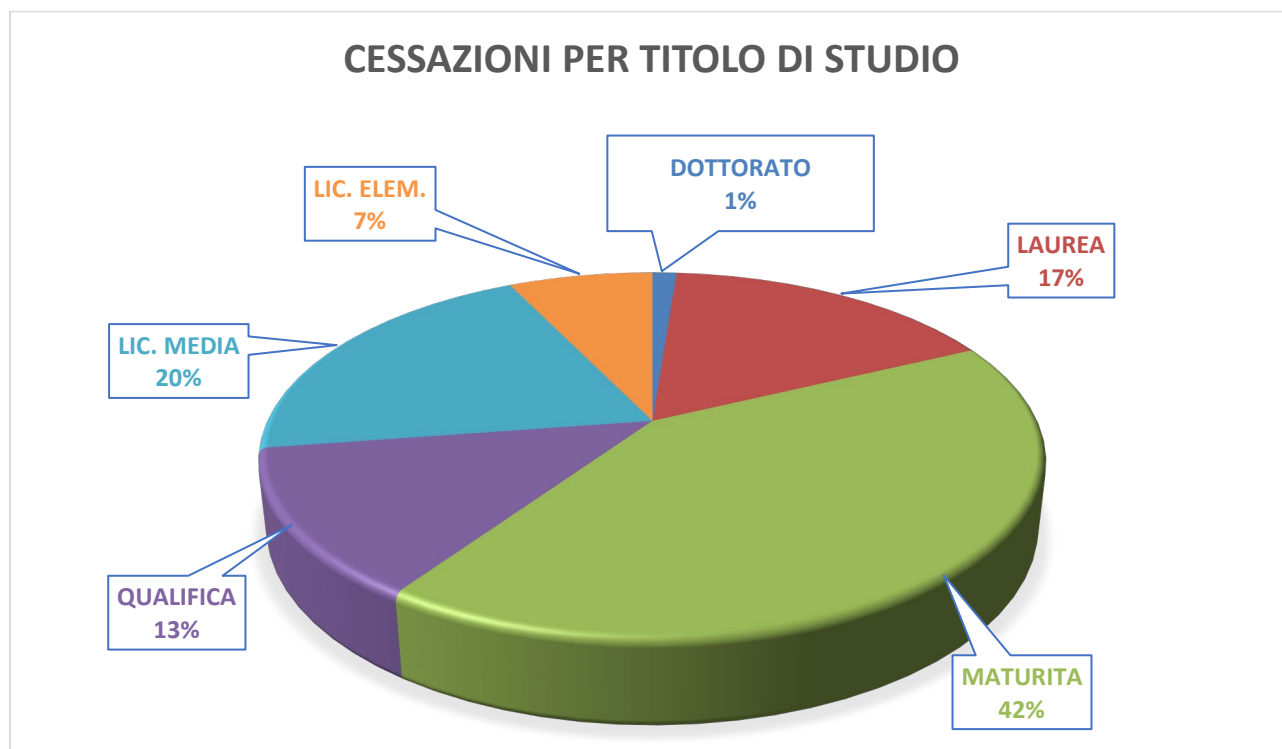
I dati analitici dimostrano inoltre come, al di là dell'aspetto quantitativo, l'obiettivo di adeguamento della composizione del personale in servizio alle professionalità richieste dalle nuove funzioni dell'AdSP, oltre al necessario ricambio generazionale, sia in una fase ormai matura.

Grafico 6.1. - Assunzioni per titolo di studio dal 1° gennaio 2017 al 30 giugno 2021.



Fonte: elaborazione AdSP MALO

Grafico 6.2. - Cessazioni per titolo di studio dal 1° gennaio 2017 al 30 giugno 2021.

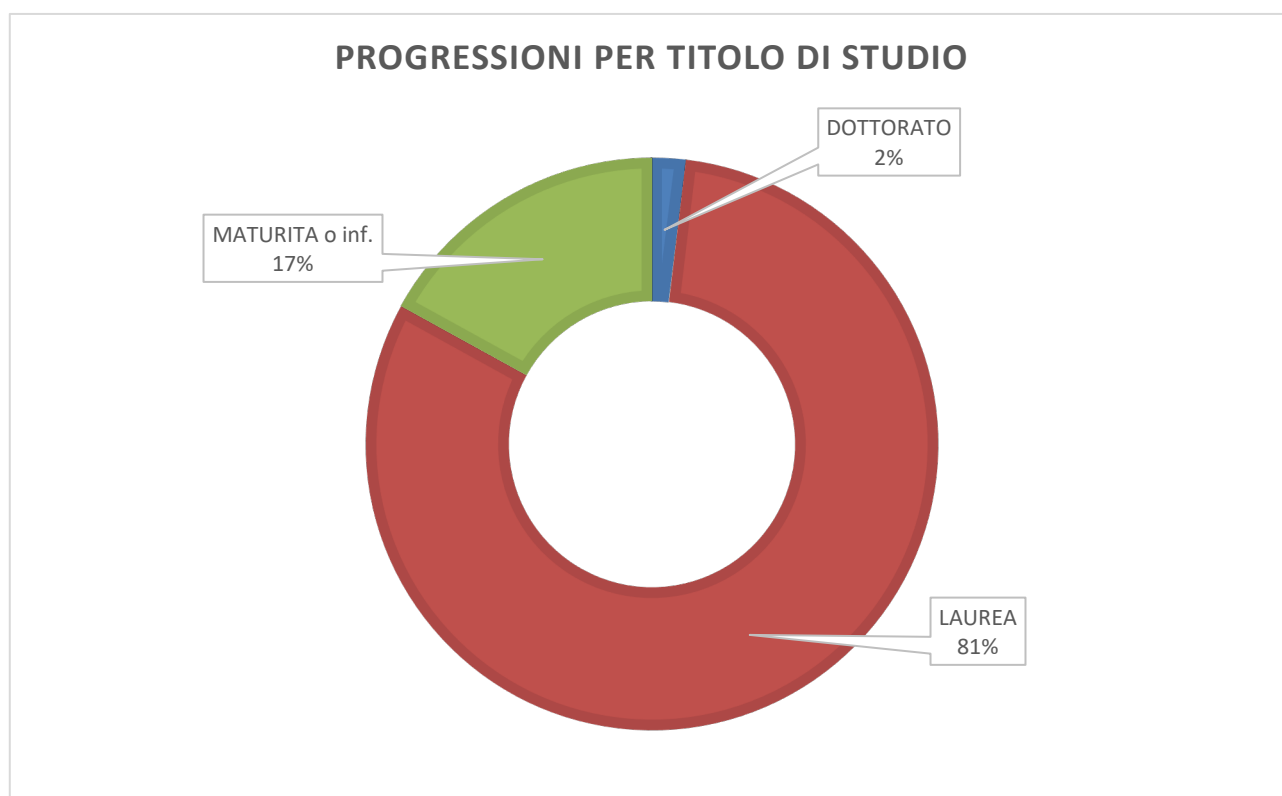


Fonte: elaborazione AdSP MALO

Le procedure di selezione dell'Autorità di Sistema Portuale sono rivolte per circa il 70% alla ricerca di laureati; la maggior parte dei non laureati assunti nel periodo di riferimento ha mansioni di geometra, di magazziniere/autista o di segreteria. Per contro, le cessazioni hanno pressoché azzerato il personale con titolo di studio pari o inferiore al diploma di qualifica.

Anche a livello di valorizzazione delle professionalità interne all'Ente, la stragrande maggioranza (oltre l'80%) delle procedure selettive bandite, sia per progressione di livello sia per trasformazione a tempo indeterminato del rapporto di lavoro, sono rivolte a laureati; le eccezioni sono, in analogia con le procedure di reclutamento, prevalentemente per profili tecnici e specialistici (geometra o disegnatore).

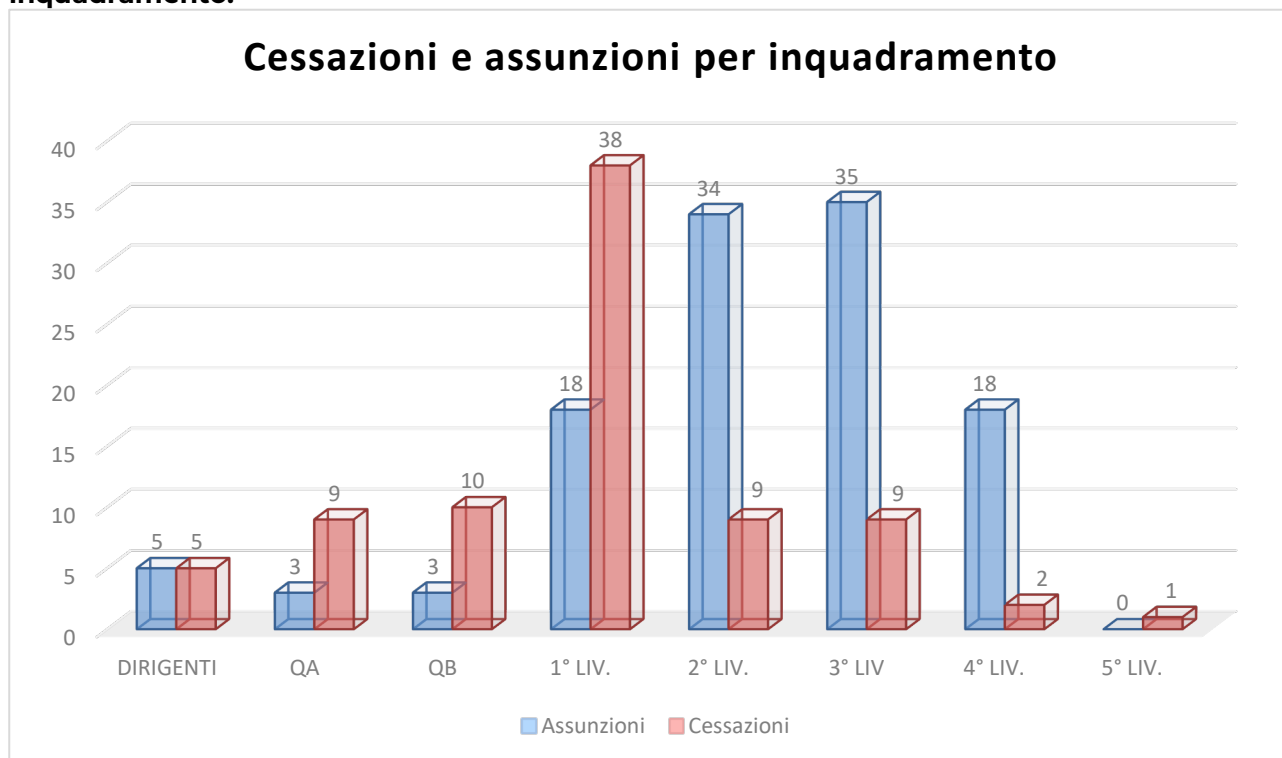
Grafico 6.3. - Progressioni e trasformazioni a tempo indeterminato dal 1° gennaio 2017 al 30 giugno 2021, per titolo di studio



Fonte: elaborazione AdSP MALO

Il raffronto diretto tra le cessazioni e le assunzioni di cui sopra, suddivise per livello di inquadramento, suggerisce altresì sia una diminuzione dei costi medi pro capite del personale in servizio, sia la tendenza a reclutare, salvo motivate eccezioni, personale qualificato ma con esperienza iniziale, al fine di favorire lo sviluppo delle competenze interne sulla base delle effettive esigenze, spesso estremamente specialistiche, dell'Ente.

Grafico 6.4. - Cessazioni e assunzioni, dal 1° gennaio 2017 al 30 giugno 2021, suddivise per inquadramento.



Fonte: elaborazione AdSP MALO

In tale contesto, oltre a quanto descritto in precedenza, nel corso 2020 l'Autorità di Sistema Portuale ha altresì intrapreso un percorso di Rendicontazione di Sostenibilità, con l'obiettivo di misurare e comunicare ai diversi stakeholder le azioni e i risultati conseguiti negli ambiti economico, sociale, ambientale e di governance. Il primo anno di rendicontazione riguarderà l'esercizio 2021 ed il primo Bilancio di Sostenibilità sarà pubblicato nel primo semestre 2022.

Il Bilancio di Sostenibilità è espressione del processo di rendicontazione che permette di integrare, all'interno delle dinamiche societarie, aspetti di sostenibilità dell'attività che non sono rappresentati all'interno del bilancio economico. Si rileva al riguardo che anche l'Unione Europea ha riallineato le proprie priorità di investimento assegnando centralità agli aspetti di sostenibilità, a partire dagli strumenti del Green Deal e del Next Generation EU, con l'obiettivo di modernizzare l'economia europea secondo i principi di efficienza e carbon neutrality entro il 2050.

Le previsioni di intervento

Superata nel 2021 la fase c.d. emergenziale, seguita al crollo del ponte Morandi ed agli altri eventi calamitosi del 2018 (l'incendio della sede di Savona ed i rilevanti danni arrecati agli scali dell'AdSP dalle eccezionali mareggiate di ottobre-novembre 2018), nonché all'inagibilità di parte della sede di Ponte dei Mille si apre, con il secondo mandato amministrativo della storia dell'Ente, una stagione di consolidamento e perfezionamento organizzativo, sulla base dell'esperienza acquisita. L'armonizzazione e l'effettivo accorpamento di due Autorità Portuali, con profonde differenze di contesto, nelle procedure e nella composizione del personale, hanno rappresentato una sfida conclusa con successo del primo mandato amministrativo del nuovo Ente.

La pandemia ha inoltre accelerato il processo di digitalizzazione delle procedure, imponendo nuove forme e modalità di organizzazione del lavoro, di cui si potrà tener conto anche nell'auspicato, seppur graduale, ritorno alla normalità per rendere più efficiente, in generale, l'iter amministrativo ed in particolare per portare a termine il percorso di transizione al digitale, verso il SUA e l'interoperabilità dei sistemi.

Per raggiungere gli obiettivi del POT 2021/2023, è iniziato un progetto di revisione organizzativa che, anche grazie all'avvio della mappatura dei processi e tramite un'approfondita analisi delle procedure adottate, ha condotto alla consapevolezza rispetto ad alcune criticità funzionali e soprattutto della necessità di una consistente revisione dell'attuale dotazione organica. Infatti, dal punto di vista organizzativo e gestionale, il prossimo triennio dovrà essere caratterizzato da quattro fondamentali pilastri di sostegno:

- la revisione del funzionigramma – avviata dall'inizio del secondo mandato amministrativo ha lo scopo di rivedere gli assetti funzionali di alcune strutture per renderle più aderenti alle necessità nel frattempo maturate;
- l'ampliamento della dotazione organica – ha carattere di urgenza per garantire la possibilità di rinforzare le Strutture già gravate da pesanti carichi di lavoro e coinvolte nei progetti affidati all'Ente (Programma straordinario, nuova diga, PNRR, gestione del demanio), sia per la realizzazione di nuove opere sia per governare il rilancio del sistema portuale;
- il Piano triennale dei fabbisogni 2021/2023 – necessaria conseguenza del POT, terrà conto degli obiettivi di breve e medio periodo ivi contenuti, delle esigenze di reclutamento già verificate con il management dell'Ente nonché dello sviluppo, della crescita e della formazione del personale in servizio;
- il reclutamento – dovrà assicurare non solo il naturale turn over, ma soprattutto il rafforzamento delle Strutture attualmente in sofferenza, con una particolare attenzione all'adeguamento qualitativo, ma anche quantitativo dell'organico.

