



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

DEL

MAR LIGURE OCCIDENTALE

**Piano Operativo Triennale**

**2019-2021**

## Indice

0. Premessa .....	3
1. Scenari, inquadramento del mercato e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale .....	5
1.1 I traffici containerizzati.....	7
1.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili .....	13
1.3 I traffici di rinfuse solide.....	17
1.4 I traffici di rinfuse liquide.....	20
1.5 La movimentazione passeggeri .....	23
2. Le linee (azioni) strategiche per il triennio.....	29
2.1 Le misure di sostegno ai porti del Sistema - Legge 130/2018.....	29
2.2 La programmazione delle opere portuali.....	32
2.2.1 Il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità .....	32
2.2.2 La programmazione delle opere per il triennio negli scali di Genova e Savona-Vado .....	40
2.3 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici.....	48
2.4 Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema .....	65
2.5 La politica ambientale .....	74
2.6 La politica europea.....	79
2.7 Il lavoro portuale .....	84
2.8 L'organizzazione.....	89

## **0. Premessa**

Il Piano Operativo Triennale 2019-2021 costituisce un aggiornamento della programmazione delle opere infrastrutturali e delle linee strategiche per il triennio che interviene a valle di alcuni importanti interventi pianificati dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale successivamente al crollo del Ponte Morandi.

L'evento eccezionale del 14 agosto 2018 ha indotto l'ente e l'intera comunità portuale a porre in essere una serie di misure straordinarie che riguardano sia la componente infrastrutturale sia quella organizzativa gestionale e che si sono sviluppate a seguito dell'emanazione della cosiddetta legge "Genova" (Legge 130/2018) e della legge finanziaria 2019 (Legge 145/2018).

È opportuno ricordare come gli effetti del crollo abbiano coinvolto più direttamente il porto di Genova e indirettamente, per alcuni comparti, lo scalo di Savona. Quest'ultimo è stato inoltre particolarmente penalizzato dal fortunale abbattutosi sulle coste liguri a fine ottobre del 2018.

Il presente documento rappresenta quindi una sintesi delle evoluzioni che sono nel frattempo intercorse in attuazione dei sopracitati interventi normativi in stretta collaborazione sia con la struttura del Commissario Straordinario per la Ricostruzione sia con quella del Commissario Delegato.

Come sarà illustrato nel Piano, le prospettive che caratterizzano lo sviluppo degli scali di Genova e Savona risultano strettamente connesse alle dinamiche che interessano il mercato del trasporto marittimo portuale e alla capacità del sistema (complessivamente considerato nelle sue componenti pubbliche e private) di reagire positivamente all'emergenza confermando il ruolo di primo porto italiano e di quinto porto *gateway* a livello europeo.

D'altra parte, la posizione baricentrica del sistema al servizio del sistema economico del Nord Italia, determina l'esigenza di intervenire in tempi brevi anche al fine di sostenere la competitività dell'industria nazionale e non perdere quote di mercato a favore di porti concorrenti.

La complessità delle azioni avviate e in corso richiederà un forte coinvolgimento di tutti gli *stakeholder* e l'esigenza di monitorare con grande attenzione lo sviluppo delle politiche avviate da AdSP anche al fine di evidenziare le situazioni di criticità ed adottare opportuni correttivi.

Nelle pagine che seguono, oltre ad un inquadramento del mercato del trasporto marittimo-portuale, vengono illustrate le azioni strategiche per il triennio 2019-2021

relativamente alle principali linee di intervento, integrate dai provvedimenti straordinari sopra accennati:

- programmazione delle opere;
- azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici;
- il nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema;
- la politica ambientale;
- la politica europea;
- il lavoro portuale;
- l'organizzazione.

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

Il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è storicamente integrato in un contesto internazionale fortemente interconnesso e, perciò, influenzato in maniera decisiva dall'andamento dell'economia globale.

Secondo i dati contenuti nell'ultima edizione del *World Economic Outlook* del Fondo Monetario Internazionale, il 2018 si è chiuso con una crescita del PIL del 3,7%, rivista comunque al ribasso dello 0,2% rispetto alle previsioni di inizio anno, frenata principalmente da un indebolimento generale della produzione industriale, degli investimenti e dei commerci internazionali.

La crescita economica globale risulta perciò abbastanza sostenuta rispetto all'ultimo decennio, ma sicuramente in rallentamento rispetto alle previsioni precedenti e ai risultati conseguiti in media nel periodo 2015 - 2017.

Anche per gli anni a venire la previsione di crescita del PIL a livello globale si attesta al 3,5-3,6%, seppure il Fondo preveda un rallentamento delle economie più avanzate (+2,1% nel 2019) e una sostanziale tenuta dei paesi in via di sviluppo (+4,7% nello stesso anno).

Sullo scenario dei commerci internazionali, l'intensificarsi delle tensioni geopolitiche e l'acuirsi dell'incertezza sul versante delle politiche fiscali e monetarie potrebbe innescare meccanismi di maggiore volatilità dei mercati finanziari e un rallentamento negli investimenti. Il protrarsi di politiche protezionistiche da parte dei governi delle economie più avanzate potrebbe inoltre generare effetti negativi sulla catena logistica globale.

In termini di prospettive di sviluppo, i commerci internazionali continueranno a essere sostenuti dalla crescita degli scambi nell'ambito dell'e-commerce e dei processi di digitalizzazione, oltre che da iniziative come la *One Belt One Road* promossa dal governo cinese, i cui effetti sono, tuttavia, ancora tutti da determinare.

Secondo gli analisti, la relazione fra la crescita economica e i traffici internazionali via mare rimane forte e costante. L'UNCTAD prevede infatti una crescita dei trasporti marittimi attorno al 3,5-3,6% nel periodo 2019-21, in linea con quella relativa al PIL precedentemente riportata.

In termini di quantità movimentate via mare, il 2018 si è chiuso con una crescita del 4,0%, superando gli 11,1 miliardi di tonnellate. L'incremento dei traffici marittimi a livello globale è da ascrivere principalmente alla robusta ripresa dei traffici di rinfuse solide (+4,9%) ed alla prosecuzione della crescita dei traffici containerizzati (+6,4%),

segmenti supportati dal trend economico mondiale, dalle importazioni di materie prime ferrose verso la Cina e dalla rapida crescita delle rotte secondarie (*north-south* e intra-regionali).

Il trasporto marittimo di petrolio greggio e di prodotti derivati continuerà a crescere nei prossimi anni, ma a ritmi decisamente inferiori rispetto alla media dell'industria.

Oltre ai già citati rischi derivanti da politiche restrittive e protezionistiche da parte di alcuni governi, soprattutto di quello degli Stati Uniti, altri elementi che potrebbero influenzare direttamente i traffici marittimi nei prossimi anni sono:

- il processo di uscita dall'Unione Europea del Regno Unito e il conseguente rallentamento dei rapporti commerciali con gli altri paesi membri;
- la conferma delle sanzioni economiche all'Iran;
- l'ulteriore deteriorarsi della crisi in Venezuela con effetti immediati sul settore del trasporto di greggio;
- l'acuirsi delle tensioni fra le varie fazioni in campo in Libia;
- la graduale transizione dell'economia cinese verso un maggiore grado di maturità e diversificazione e la maggiore attenzione al rispetto di requisiti ambientali standard, adottati a livello internazionale;
- le politiche ambientali di transizione a modelli di sviluppo energetico meno dipendenti da fonti fossili e gli obiettivi di riduzione delle emissioni definiti da protocolli quali COP20 o COP24.

Per quanto concerne l'Italia, l'attività economica nazionale ha registrato nel 2018 una battuta d'arresto rispetto ai tassi registrati nei periodi precedenti.

Secondo le analisi di Banca di Italia ed ISTAT, l'economia nazionale ha registrato nel 2018 un deciso rallentamento, dovuto principalmente ad una decisa flessione congiunturale negli ultimi due trimestri dell'anno. La produzione industriale ha confermato, soprattutto nella seconda metà del 2018, una persistente fase di debolezza. Nel 2019 i dati relativi ai livelli di attività registrano un andamento più altalenante con l'indice della produzione industriale che dovrebbe sostanzialmente rimanere allineato con il dato del 2018, ma decisamente più basso rispetto a quello del 2017.

Le proiezioni per l'economia italiana nel 2019 (fonte FMI, giugno 2019) prevedono una crescita del PIL pari allo 0,1% (-0,5% in meno rispetto alla valutazione di gennaio dell'anno in corso) e del +0,9% nel 2020.

Alla revisione al ribasso concorrono i dati più sfavorevoli sull'attività economica, il ridimensionamento dei piani di investimento delle imprese e il rallentamento delle prospettive di crescita del commercio mondiale.

L'inflazione aumenterebbe gradualmente, dall'1,0% nel 2019 all'1,5% nella media del biennio successivo, principalmente a seguito dell'incremento delle retribuzioni private.

Sul versante dei commerci internazionali, nel 2018 si è registrata una lieve battuta di arresto in termini di quantità trasportate (-1,0%), più marcata per quanto riguarda le esportazioni (-2,7%). Le importazioni si sono invece sostanzialmente attestate sui quantitativi dell'anno precedente (-0,2%).

In questo contesto i traffici via mare rappresentano oltre il 50% del volume totale (43% delle esportazioni e 55% delle importazioni). Nel corso dell'anno che si è appena concluso il trasporto via mare ha registrato dati più negativi (-1,7%) rispetto al complesso dei commerci internazionali, soprattutto a causa di un sostanziale arresto dell'export (-5,0%). Le importazioni hanno chiuso a -0,5% rispetto al 2017.

In questo scenario, i traffici via mare che fanno capo al Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale rappresentano una rilevantissima quota dell'interscambio commerciale dell'intero sistema produttivo italiano, con particolare riferimento alla macro area del Nord Ovest (Liguria, Piemonte e Lombardia) e delle regioni Veneto ed Emilia Romagna.

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta, infatti, la prima realtà italiana per movimentazioni (70 milioni di tonnellate di merci e oltre 4,2 milioni di passeggeri), diversificazione produttiva e valore economico, arrivando a coprire oltre il 60% del commercio extra UE del sistema economico del Nord Ovest.

Inoltre, le normative ambientali IMO 2020, di cui si tratterà nel paragrafo 2.5, impatteranno in maniera trasversale sul mercato del trasporto marittimo e sarà obbligatorio per tutte le tipologie di navi ridurre le emissioni comportando un possibile aggravio di costi che, soprattutto in un mercato dei noli che si mantiene da alcuni anni a livelli storicamente bassi, rischia di essere particolarmente impattante per gli armatori o le compagnie di navigazione.

## **1.1 I traffici containerizzati**

Dopo anni di crescita decisamente moderata, il traffico marittimo di merce containerizzata è tornato a prendere slancio nel 2017 e nel 2018 portando il volume totale della movimentazione mondiale ad un valore stimato ormai prossimo ai 160 milioni di TEU.

I due anni appena trascorsi hanno confermato la tendenza al consolidamento del mercato dei *global carrier*, caratterizzata dall'acquisizione di UASC da parte di

Hapag Lloyd e dalla fusione delle tre compagnie giapponesi in un unico soggetto, Ocean Network Express (ONE).

I principali nove *carrier*, raggruppati nelle tre alleanze globali, continuano inoltre le proprie politiche di investimento in ulteriore capacità: nel 2018 essi hanno infatti incrementato la loro capacità di stiva del 5% su base annua e aumentato la propria quota di mercato fino ad arrivare a controllare circa l'85% della capacità della flotta mondiale in termini di TEU. Sulle tratte *East-West* (40% dei volumi complessivi) arrivano addirittura a rappresentare collettivamente il 93% della capacità disponibile sul mercato.

La spinta alla concentrazione è un tratto del mercato destinato a caratterizzare il contesto competitivo anche nei prossimi anni, soprattutto in considerazione degli investimenti in ulteriore capacità necessaria a garantire il posizionamento concorrenziale. Oltre il 60% degli ordini aperti attualmente riguarda navi di capacità superiore ai 14.000 TEU.

Nonostante un progressivo colmarsi del gap tra domanda e offerta di stiva, supportato principalmente dalla razionalizzazione delle rotte nell'ambito delle alleanze globali, il trend di rafforzamento dei noli rimane fragile e altamente volatile.

Seppur consorziati dal punto di vista operativo e della gestione della capacità offerta, i *carrier* continuano, infatti, a competere con strategie commerciali di *pricing* differenziate e altamente concorrenziali, contribuendo a mantenere il mercato dei noli decisamente basso rispetto ai livelli registrati fino al decennio scorso.

L'andamento dei noli influisce direttamente sui bilanci delle principali compagnie di navigazione, a loro volta ulteriormente appesantiti sia dalla ripresa del prezzo del bunker registrato nel corso del 2018 (+45% rispetto al prezzo medio per tonnellata nel 2017), sia dai necessari adempimenti da parte delle compagnie per adeguarsi alle normative internazionali IMO 2020 in materia di emissioni del trasporto marittimo.

La riduzione dei servizi operati dai *carrier* globali in consorzi e alleanze, congiuntamente alla crescita della dimensione delle navi ha già da tempo comportato la concentrazione di consistenti volumi in imbarco e sbarco da una singola nave (dimensione media della toccata).

Tale dinamica riguarda sicuramente le rotte principali, prima fra tutte quella di collegamento fra Estremo Oriente ed Europa, ma coinvolge in maniera crescente anche le tratte tradizionalmente considerate di nicchia.

Alcuni esempi relativi ai servizi che attualmente toccano i terminal del nostro sistema dimostrano come la dimensione delle navi utilizzate sia aumentata dal 2010

a oggi maniera significativa: +85% in termini di capacità, +50 m in lunghezza e + 11 m in larghezza.

**Tabella 1.1.1. La crescita dimensionale delle navi, 3 esempi di servizi operanti nel bacino di Sampierdarena, 2010-2019**

Servizio	Caratteristiche	2010	2015	2019
<b>Asia - Med</b>	Capacità	8 X 5.500	10 X 8.500	11 X 13.000
	Lunghezza	294	316	366
	Larghezza	32	45	48
	Pescaggio	8,5	15,5	15,5
<b>Med - Medio Oriente</b>	Capacità	5 x 4,200	7 x 7.250	7 x 8.400
	Lunghezza	279	318	316
	Larghezza	38	40	45
	Pescaggio	9,5	13,5	13,5
<b>Med - Nord America</b>	Capacità	7 x 3.200	8 x 4.200	7/8 x 6.000
	Lunghezza	242	280	279
	Larghezza	32	38	40
	Pescaggio	8,5	10,0	12,0

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

La crescita dimensionale della navi è un fenomeno che, come detto, non ha caratterizzato unicamente le rotte principali, ma si è affermato anche sui collegamenti secondari.

Le ragioni sono sostanzialmente due:

1. La crescita dei volumi di traffico dovuta all'aumento dei traffici internazionali;
2. Il trasferimento di navi di dimensioni maggiori da rotte principali a collegamenti di ranking inferiore (es. navi da 13/16.000 TEU dal Nord Europa al Mediterraneo).

Con particolare riferimento a quest'ultimo elemento, a partire da marzo 2019 l'alleanza 2M (Maersk e MSC) ha introdotto per la prima volta navi da 18/19.000 su rotazioni Asia/Med.

Sulla rotazione del servizio Jade/AE11, precedentemente operato da navi 14/16.000, verrà cancellata la toccata a La Spezia (porto tradizionalmente vocato ai traffici *gateway*, come il nostro sistema) e introdotto il porto di Pireo sulla *eastbound leg*.

Rispetto a questo annuncio, è importante porre l'accento sul fatto che, mentre viene cancellata dalla rotazione una toccata in un porto *gateway* (95% dei volumi), viene aggiunto Pireo, che è uno scalo orientato al *trans-shipment* (84% di container in transito).

La scelta adottata dai due *carrier* principali a livello globale evidenzia due temi di primaria importanza: la capacità dei terminal di rispondere ai bisogni infrastrutturali,

operativi e di rapido smistamento delle merci rappresentati da navi di grandi dimensioni (lunghezza 400 m, larghezza 60 m); la necessità che i porti lungo la rotazione siano in grado di garantire i volumi utili a mantenere livelli accettabili di economicità delle toccate.

Infatti, il numero di container per toccata necessario 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 di *trans-shipment* 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.

La dimensione media della toccata si è rapidamente evoluta anche nel nostro sistema. Con particolare riferimento ai servizi di collegamento con l'Estremo Oriente, sui cui sono operate le navi più grandi, dal 2010 a oggi è aumentata del 64%, raggiungendo un massimo di 7.250 TEU, pari a circa 5.000 movimenti di sbarco e imbarco al terminal.

**Tabella 1.1.2. La crescita della dimensione media della toccata, servizi Far East-Europa, 2010-2019**

Anno	Capacità delle navi	Call Size Media	Call Size Massima
2010	7.000	2.800	4.000
2015	9.000	3.200	6.000
2019	13.000	4.600	7.250

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

Tale evoluzione, oltre a richiedere un adeguamento della produttività di banchina dei terminal, pone decisamente sotto pressione l'operatività dei piazzali e dei gate.

Per i quali sono richiesti adeguati investimenti e una organizzazione del lavoro chiamata a rispondere alle esigenze della nave e ad integrarsi con il sistema logistico terrestre anch'esso sottoposto a crescenti pressioni..

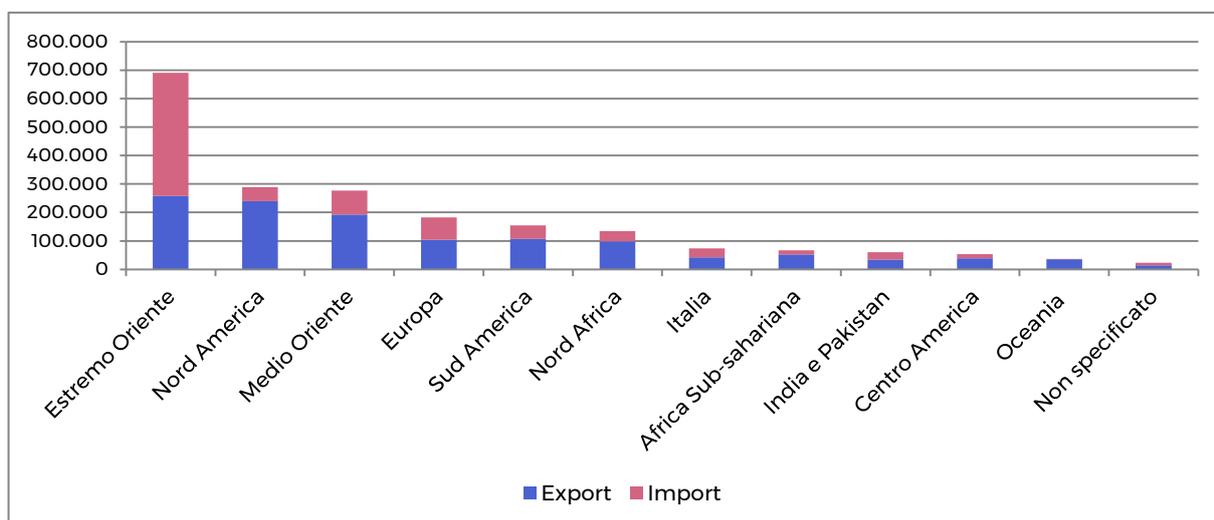
## Traffici del sistema portuale

Nell'ambito del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, il traffico di merci in container ha fatto segnare nel 2018 una riduzione dei volumi pari allo 0,5% sull'anno precedente, attestandosi a 2.609.138 TEU movimentati. Le performance estremamente positive del primo semestre (+4,7 rispetto allo stesso periodo del 2017) sono state compensate negativamente dalla considerevole riduzione di volumi del periodo agosto-dicembre (-5,4%), prevalentemente imputabile al crollo del Ponte Morandi.

La ripartizione fra esportazioni e importazioni è decisamente sbilanciata verso le prime, che infatti rappresentano quasi il 60% del totale dei container pieni movimentati nei porti di Genova e Savona. Nei 2018 sono stati infatti imbarcati oltre 1.200.000 TEU rispetto al 826.000 allo sbarco. La differenza è stata più che compensata dal necessario sbarco di container vuoti, che nello stesso periodo si è attestato oltre i 450.000 TEU.

Sul versante delle origini e destinazioni oltremare, i commerci con l'Estremo Oriente rappresentano circa il 34% del totale (oltre 690.000 TEU pieni su un totale di oltre 2.04 Milioni di TEU). Oltre la metà di questi volumi, 350.000 TEU, parte e prevalentemente arriva dai porti della Cina continentale. Un'altra rilevante porzione di volumi è rappresentata dalle esportazioni verso il Nord America (240.200 TEU) e i Paesi del Medio Oriente (192.500 TEU).

**Grafico 1.1.1.- Ripartizione traffico containerizzato per area geografica (2018 - container pieni)**



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

In tale contesto il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha fatto registrare una continua crescita negli anni concentrando in sé una percentuale del mercato nazionale che si attesta al 33,7% dell'import e al 32,2% dell'export rispetto al totale.

La preminenza del nostro sistema portuale rispetto al complesso dei porti italiani dipende essenzialmente da due fattori:

- il ruolo di principale origine e destinazione delle merci al servizio delle regioni a più alta valenza industriale/distributiva (macro regioni del Nord Ovest e regioni Veneto ed Emilia Romagna);
- una competizione sempre più condizionata dalle trasformazioni in atto nel settore dello shipping che tendono a ridurre e concentrare il numero degli scali nei porti più idonei in termini di infrastrutture e completezza servizi offerti.

Con riferimento alla centralità dei porti di Genova e Savona rispetto all'hinterland delle regioni del Nord Italia, le elaborazioni del CIELI-UniGe (Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata) su dati dell'Agenzia delle Dogane mostrano come il sistema rappresenti il gateway di riferimento principale per il 45% delle merci in import e il 30% in export (Lombardia, Piemonte, Liguria, Valle D'Aosta e Trentino Alto Adige). Minore, ma ugualmente significativa, soprattutto per i volumi delle merci, l'incidenza dell'export dalle rimanenti regioni del Settentrione italiano, in primo luogo da Veneto ed Emilia Romagna.

Il sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale si presenta quindi come una realtà diversificata e in grado di sostenere lo sviluppo dei commerci internazionali del proprio hinterland di riferimento e di creare le condizioni per aggredire mercati oltralpe che fino ad oggi non si riferiscono, se non in minima parte, ai porti di Genova e Savona.

Lo sviluppo dei traffici per i prossimi tre anni dipende fortemente dall'andamento dei mercati internazionali e dell'economia italiana. La crescita cumulata delle previsioni di sviluppo contenute nei piani di impresa presentati all'ente dai terminalisti registra una crescita del 3,9% all'anno per il prossimo triennio.

Si tratta di una previsione che mantiene una sua ragionevolezza pur in presenza degli effetti generati dal crollo del Ponte Morandi e dal rallentamento globale dell'economia, in ragione della capacità degli scali di rispondere alle esigenze dei maggiori operatori e dall'entrata in funzione delle nuove infrastrutture.

A tali sviluppi vanno aggiunti i volumi che verranno garantiti al sistema dall'avvio delle operazioni dei terminal MSC di Calata Bettolo e della Piattaforma di Vado Ligure, partecipata da APM Terminals e COSCO. Quest'ultima avvierà le proprie attività a dicembre del 2019, mentre per quanto riguarda Calata Bettolo l'inizio delle operazioni è previsto a fine 2019/inizio 2020 solo per una porzione limitata della superficie disponibile. Le due nuove infrastrutture, operate dalle divisioni terminalistiche di grandi carrier globali, potranno contribuire all'aumento dei traffici nei porti del Mar Ligure Occidentale, attirando volumi da altri scali, seppure si prevedano forme di concorrenza interne al sistema e di spostamento di servizi da terminal già operativi a quelli nuovi.

## 1.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

In merito ai traffici convenzionali, è stato già evidenziato nelle precedenti relazioni come il settore, durante gli ultimi anni, abbia vissuto un trend profondamente divergente a seconda delle sue componenti. Nello specifico, il comparto delle cosiddette merci varie ha continuato nel suo percorso di generalizzato ridimensionamento, soprattutto a causa dell'effetto sostitutivo del container che penalizza in particolare i segmenti del general cargo e del reefer. 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).

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

**Tabella 1.2.1. - Traffico marittimo mondiale (in milioni di tonnellate)**

<b>Merceologia (in milioni di tonnellate)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>(Var. %) 18/17</b>
<b>Petrolio Greggio</b>	1.875	1.950	2.010	2.030	1,0%
<b>Prodotti Petroliferi</b>	1.010	1.050	1.070	1.080	0,9%
<b>Rinfuse Secche</b>	4.810	4.890	5.090	5.210	2,4%
<b>Contentori</b>	1.660	1.740	1.830	1.920	4,9%
<b>Altro (inc convenzionali e rotabili)</b>	1.440	1.490	1.580	1.660	5,1%
<b>Totale traffici trasportati</b>	10.795	11.120	11.580	11.900	2,8%
<b>Variazione % annua traffici marittimi</b>	2,0%	3,0%	4,1%	2,8%	
<b>Variazione % annua "altre merceologie" (inc convenzionali e rotabili)</b>	2,5%	3,5%	6,0%	5,1%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Il settore del trasporto delle merci convenzionali, per la sua varietà e complessità, necessita di un'analisi più approfondita tra i singoli segmenti. Se è vero che il trasporto di merci varie registra un trend negativo, alcuni segmenti di nicchia come i project cargo, i prodotti forestali o quelli metallici mantengono le loro quote di mercato.

L'aumento dei traffici rotabili 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.

Nell'ambito della flotta mondiale, le navi dedicate esclusivamente al general cargo mostrano un sempre minor peso. Si tratta di un trend particolarmente accentuato nel corso degli ultimi 10 anni dove la quota percentuale di navi in tale segmento si è più che dimezzata, rappresentando oggi circa il 3,8% dell'intero tonnellaggio mondiale.

Discorso diverso va fatto per i rotabili che registrano una costante crescita anche per quello che riguarda la flotta. 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 una trend positivo anche con una ripresa degli ordini di RO-RO e *car carrier* presso i principali cantieri navali.

Anche in questa tipologia di navi si assiste ad un progressivo incremento dimensionale della flotta. La maggior parte delle navi, con una vita di 20 o più anni, hanno una stazza lorda media di circa 3,800 TSL, mentre quelle più moderne, sono di dimensioni molto maggiori, avendo un stazza lorda media di circa 10.500 TSL.

Dopo anni di scarso interesse da parte degli armatori, anche per RO-RO e *car carrier* 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.

**Tabella 1.2.2. - Crescita dimensione media flotta convenzionale (in migliaia di tonnellate di stazza lorda)**

Tipologia di nave (in migliaia di TSL)	2015	2016	2017	2018	(Var. %) 18/17
<b>Multi-purpose</b>	9.257	9.155	9.205	9.214	0,1%
<b>General Cargo</b>	2.493	2.498	2.489	2.505	0,7%
<b>RO-RO</b>	5.162	5.179	5.066	6.352	25,4%
<b>Car Carriers</b>	13.873	15.641	15.985	16.051	0,4%
<b>Reefers</b>	3.635	3.564	3.361	3.237	-3,7%
<b>Media flotta convenzionale</b>	6.884,1	7.207,4	7.221,1	7.471,9	
<b>Variazione % annua dimensione media</b>	1,1%	4,7%	0,2%	3,5%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Questa crescita dimensionale diffusa praticamente a tutti i comparti, 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 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, registrando un generale ridimensionamento della movimentazione delle merci varie a favore della merce containerizzata.

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 2017 il traffico convenzionale del sistema portuale si è assestato su 14.350.439 tons. con una crescita del 10,5% rispetto all'anno precedente. Tale dato consuntivo rispecchia l'ambivalenza evidenziata nel precedente paragrafo, poiché i rotabili sono cresciuti del 16% su base annua, mentre le merci varie sono diminuite del 19% secondo il trend generalizzato a livello mondiale sopra delineato.

Nel corso del 2018 il comparto ha fatto segnare una crescita del 6,7% raggiungendo circa 15,3 milioni di tonnellate con un incremento dei volumi movimentati pari a circa 1 milione di tonnellate annue.

Il porto di Genova, nel corso del 2018, ha mostrato una crescita annua della movimentazione di rotabili del 4,0% pari a circa 8,9 milioni di tonnellate. Nello stesso periodo, le merci varie hanno registrato una crescita del 12,1% con un progressivo di circa 375.000 tonnellate, trascinate in particolare dalla buona performance dei prodotti ferrosi e metallici. Sempre all'interno del porto di Genova, i prodotti forestali hanno registrato un traffico poco inferiore alle 110.000 tonnellate, in calo del 7,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

All'interno dell'ambito di Savona-Vado le merci convenzionali hanno chiuso il 2018 raggiungendo quasi 5,6 milioni di tonnellate con un incremento rispetto all'anno precedente del 15,2%.

Il comparto che ha registrato la migliore performance percentuale è stato quello dei prodotti metallici e d'acciaio che è cresciuto oltre il 31% attestandosi a 305.000 tonnellate, mentre il peso maggiore continua ad essere rappresentato dai traffici rotabili.

Rotabili ed auto, nel 2018, hanno quasi raggiunto i 4,2 milioni di tonnellate, con una crescita del 10,1% rispetto allo stesso periodo del mese precedente.

I porti di Savona-Vado nel 2018 confermano alcuni traffici di nicchia quali quelli della frutta e dei forestali che raggiungono rispettivamente circa 470.000 e 230.000 tonnellate movimentato nel periodo indicato.

Per quanto concerne le previsioni per il triennio 2019-2021, il comparto delle merci convenzionali sarà caratterizzato da una spiccata variabilità, stando a quanto dichiarato dai concessionari nei propri piani di impresa; al contrario si ipotizza una crescita, seppur moderata, nel segmento dei prodotti metallici e d'acciaio.

### 1.3 I traffici di rinfuse solide

Dopo un biennio di crescita comunque sostenuta, il traffico di rinfuse solide a livello mondiale ha subito un'accelerazione nel 2017 segnando una crescita superiore al 4% su base annua e il 2018 è stimato chiudersi con un ulteriore incremento del 2,4%. Il grosso dei volumi movimentati nel settore delle rinfuse solide è principalmente riconducibile all'industria dell'acciaio ed alla produzione energetica. A conferma di ciò, l'espansione registrata negli ultimi anni, ed in particolare nel 2017, si può ricondurre ad una ripresa delle importazioni di rinfuse ferrose in Cina ad un rimbalzo del traffico globale di carbone dovuto soprattutto ad un calo del prezzo della materia prima, e ad una crescita delle rinfuse minori.

**Tabella 1.3.1. - Traffico marittimo mondiale rinfuse solide (in milioni di tonnellate)**

<b>Merceologia (in milioni di tonnellate)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>(Var. %) 18/17</b>
<b>Minerale di ferro</b>	1.360	1.420	1.470	1.480	0,7%
<b>Carbone</b>	1.135	1.140	1.200	1.240	3,3%
<b>Altre rinfuse solide</b>	2.315	2.330	2.420	2.490	2,9%
<b>Totale rinfuse solide trasportate</b>	4.810	4.890	5.090	5.210	2,4%
<b>Variazione % annua</b>	2,0%	1,7%	4,1%	2,4%	

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

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

I flussi di entrambe le merceologie sono sempre più concentrate 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 trascinando quella mondiale ad un tasso annuo stimato attorno al 5%.

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.

In Europa, 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 questa materia prima ha visto una notevole riduzione con riflessi negativi anche su alcuni operatori e terminalisti specializzati.

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 Australia e Brasile tra i principali. L'Australia in particolare, grazie alla qualità del minerale di ferro, alla relativa facilità di estrazione ed alla vicinanza con i mercati di destinazione finale, pesa per circa il 60% del traffico marittimo globale.

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. Dopo diversi anni a ritmi molto sostenuti, i noli per il mercato dry bulk hanno toccato il minimo storico durante il 2016 infliggendo pesanti perdite agli armatori del settore. Da quel momento è iniziata una fase di ripresa che non ha avuto un corrispettivo nel numero di nuovi ordini di navi mantenendo più contenuti i tassi di crescita della flotta.

Nonostante un rapido incremento nel numero di demolizioni riportate nell'ultimo biennio, ampiamente favorito dagli scarsi ritorni economici per gli armatori, la flotta ha continuato a crescere ad un tasso che si stima possa raggiungere il 3,7% nel corso del 2018. Se il numero di nuovi ordini rimarrà contenuto, l'introduzione delle già citate normative ambientali potrebbe dare un ulteriore stimolo alle demolizioni equilibrando l'offerta di stiva alla domanda di trasporto.

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. Fino al 2016 il settore ha visto peggiorare ulteriormente la situazione di crisi pregressa ma, almeno a livello nazionale, il 2017 sembra aver messo un freno a questa tendenza negativa e il 2018 mostra i primi segni di una ripresa concreta.

Nello specifico, gli investimenti in costruzioni nel 2018 sono cresciuti del 2,4% in termini reali rispetto all'anno precedente. Secondo le stime AITEC (Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento), per il 2019 è tuttavia previsto un nuovo calo degli investimenti nel settore pari a circa 3,8%.

In sei anni, dal 2008 al 2013, il settore delle costruzioni ha perso circa il 30% degli investimenti, collocandosi sui livelli di attività più bassi degli ultimi quaranta anni. La caduta dei livelli produttivi coinvolge tutti i comparti: la produzione di nuove abitazioni nei sei anni perde il -54,2%; l'edilizia non residenziale privata -31,6% e le opere pubbliche -42,9%. Solo il comparto della riqualificazione degli immobili residenziali mostra una tenuta dei livelli produttivi (+12,6%), grazie anche all'effetto di stimolo degli incentivi fiscali.

### 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 in larga misura dalle performance di alcuni importanti impianti costieri, e dall'andamento delle principali 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

Ciò nonostante, il polo di Savona ha comunque registrato una buona performance in tale segmento di traffico con una crescita di circa il 17% nel biennio 2016-2017, pur attestandosi su valori assoluti più contenuti rispetto al passato.

Durante il 2018 le rinfuse solide movimentate nel polo di Savona hanno comunque raggiunto 2,9 milioni di tonnellate con una crescita del 20,2%. La crescita è stata trainata dai buoni risultati del carbone, cresciuto oltre il 26% su base annua, e di cereali e altre rinfuse alimentari che hanno visto un incremento superiore al 20% annuo.

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 ad alcune di quelle tradizionalmente movimentate dal terminal rinfuse, hanno aiutato a contenere le perdite chiudendo il 2018 a 530.000 tonnellate movimentate, un calo annuo dell'16,3%.

Nello scalo di Savona le prospettive di sviluppo per quanto riguarda la componente del carbone potrebbero registrare contrazioni nel corso del 2019 connesse all'attuale configurazione dell'impianto di movimentazione oggi predisposto per le operazioni di sbarco e quindi non idoneo a soddisfare una crescente domanda di imbarco per l'esportazione.

Anche per quanto concerne il segmento delle rinfuse bianche, occorre segnalare come alcune industrie utilizzatrici quali le cartiere abbiano recentemente introdotto nuove strategie commerciali che hanno eliminato la produzione di alcune tipologie di carta che richiedevano l'importazione di consistenti volumi di caolino.

#### **1.4 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.

Dopo anni di produzione di petrolio a livelli relativamente stabili, l'avvento dello *shale oil* negli Stati Uniti ha provocato una sovrabbondanza di crudo a livello globale che ha, dapprima, spinto drasticamente i prezzi del crudo verso il basso per poi costringere diversi paesi produttori a tagliare la produzione per raggiungere nuovamente quotazioni remunerative. Questa azione concordata principalmente dai paesi membri OPEC e dalla Russia, ha portato ad una contrazione della produzione sia nel 2017 che nel 2018. Gli Stati Uniti hanno invece proseguito con il rapido incremento dell'output di crudo che li ha portati nel Dicembre 2015 all'abolizione dell'*Energy Policy and Conservation Act* del 1975 permettendo al paese di diventare, per la prima volta nella storia, un esportatore di petrolio greggio.

Secondo l'ultimo report dell'OPEC, la produzione giornaliera dei suoi paesi membri ha registrato una media di 32 milioni barili nel 2017, e ha chiuso il 2018 con circa 150.000 barili in meno e quindi sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. Il 2019 è previsto essere in ulteriore calo anche se la produzione sarà profondamente influenzata dall'andamento dei prezzi del greggio.

L'offerta di petrolio dai paesi non OPEC nel corso del 2018 è aumentata di 2,9 milioni barili/giorno raggiungendo i 59,5 milioni. Questa crescita è quasi interamente imputabile alla produzione statunitense che ha registrato un incremento di 2,3 milioni b/gg nel 2018 ed è prevista in crescita di ulteriori 2,1 milioni b/gg nel 2019.

Di conseguenza ci si aspettano maggiori esportazioni dal Golfo del Messico con un aumentando della domanda di tonnellate/miglia e ritorni positivi per gli armatori.

L'EIA (*Energy Information Administration*) ha calcolato un incremento del consumo globale di petrolio e di prodotti petroliferi pari 1,6 milioni di b/gg nel 2017 e 2018. La domanda mondiale di petrolio per il 2019 è stimata crescere di ulteriori 1,5 milioni b/gg nel 2019 raggiungendo 101,6 milioni b/gg. I Paesi asiatici, guidati da Cina e India, dovrebbero essere quelli che contribuiranno maggiormente alla crescita della domanda di petrolio. In India la crescita dei consumi è stata in media di 300.000 b/gg nel 2018 e nel 2019 è prevista mantenere lo stesso trend superando i 5 milioni b/gg nel 2019. Il Nord America ha registrato un incremento di circa 400.000 b/gg nel 2018 e dovrebbe aumentare di ulteriori 300.000 b/gg nel 2019, raggiungendo i 25,1 milioni di b/gg. Questa crescita è quasi completamente imputabile ad un aumento della domanda negli Stati Uniti.

I fondamentali per il Giappone sembrano indicare una contrazione dei consumi di greggio e raffinati, mentre l'Europa è prevista rimanere piuttosto stazionaria fino al 2020.

In generale, la tendenza degli ultimi anni è stata quella di un ridimensionamento della capacità di raffinazione in Europa e nei paesi sviluppati, e di un 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.

Lato flotta, quella delle cisterne rappresenta circa un terzo della capacità di stiva globale con una crescita costante registrata durante gli ultimi anni.

Dopo diversi anni con rate giornaliere molto positive, a partire dal 2016 è iniziata una fase di discesa per il settore delle cisterne con minimi storici toccati in diversi segmenti del mercato.

Nonostante l'alto livello di demolizioni registrate nell'ultimo biennio, la flotta ha continuato a crescere ad un tasso che, ha raggiunto il 2,8% nel corso del 2018. Anche in questo caso l'introduzione delle nuove normative ambientali IMO, potrebbe dare un ulteriore stimolo alle demolizioni equilibrando l'offerta di stiva alla domanda di trasporto e incentivando una ripresa delle rate di nolo.

**Tabella 1.4.1. - Evoluzione flotta mondiale cisterne (in milioni di tonnellate di stazza lorda)**

<b>Tipologia di nave (in migliaia di TSL)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>(Var. %) 18/17</b>
<b>VLCC</b>	200	215	225	230	2,2%
<b>Suezmax</b>	75	80	85	90	5,9%
<b>Aframax</b>	100	105	110	110	0,0%
<b>Panamax</b>	30	31	32	33	3,1%
<b>Cisterne minori</b>	115	120	125	130	4,0%
<b>Totale flotta cisterne</b>	520	551	577	593	2,8%
<b>Totale flotta cargo</b>	1.725,1	1.780,3	1.840,2	1.890,4	
<b>% flotta cisterne su totale</b>	30,1%	30,9%	31,4%	31,4%	

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. I traffici movimentati dai porti di Genova e Savona hanno registrato una crescita generalizzata del comparto, con un incremento sia degli oli minerali (+1,0%) sia dei prodotti chimici (+0,7%) che delle altre rinfuse liquide, in primo luogo oli vegetali e vino (+1,8%).

Le tendenze che si stanno profilando per il futuro prossimo indicano un nuovo raffreddamento delle dinamiche mondiali di traffico, con previsioni altamente incerte.

In tale contesto, per 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, le previsioni stimano un consolidamento delle dinamiche attualmente in essere, con traffici stabili sia per greggio e raffinati che per le altre tipologie merceologiche.

### **1.5 La movimentazione passeggeri**

Il settore del trasporto marittimo di passeggeri presenta caratteristiche e funzioni fortemente eterogenee che vanno dal collegamento con le isole alle nuove navi da crociera con dimensioni sempre maggiori.

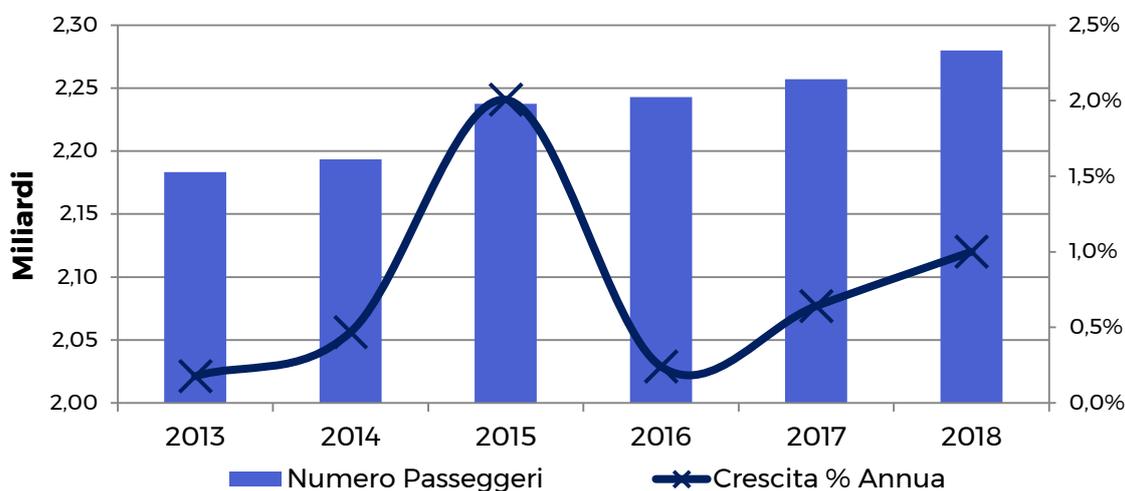
#### Il settore dei traghetti

Al fine di rendere più agevole l'analisi del settore, una prima divisione deve essere senz'altro compiuta tra crociere e traghetti. Questi ultimi presentano una grande varietà di allestimenti, con dimensioni diverse e differenti organizzazioni degli spazi, maggiormente dedicati al trasporto passeggeri o a quello di auto e rotabili in genere.

Nel corso degli ultimi anni il settore dei traghetti ha registrato dinamiche diverse a seconda delle aree geografiche con un alto numero di nuovi ordini per naviglio di grandi dimensioni sul mercato cinese, e quello europeo maggiormente concentrato su navi di dimensioni minori.

Globalmente si registra una ripresa generalizzata del settore che, seppure con ritmi di diversa intensità, hanno mantenuto un trend positivo con un numero globale di passeggeri che ha superato i 2,25 miliardi nel 2017. Lo stesso trend si è confermato anche nel 2018 con un livello globale di passeggeri movimenti vicino ai 2,28 miliardi.

**Grafico 1.5.1. - Evoluzione annua trasporto marittimo di passeggeri (tutte le modalità, in numero di persone)**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati CLIA

Come è facile aspettarsi la distribuzione globale della domanda di trasporto mostra sostanziali differenze sulla base dei singoli mercati. Il traffico aereo *low-cost*, ad esempio, è stato uno dei principali fattori penalizzanti per il traffico traghetti europeo che, infatti, ha registrato una rapida contrazione in concomitanza del lancio delle prime tratte aeree, per poi stabilizzarsi. Diversamente, il mercato asiatico, dove è maggiore la necessità di mezzi di trasporto particolarmente economici e con ampi spazi per i bagagli, mostra un trend particolarmente positivo.

In Europa, dove il fenomeno dei voli *low-cost* è ormai stabilizzato, l'erosione di passeggeri a svantaggio del settore dei traghetti sembra essersi fermata con un mercato contendibile dalle due modalità molto limitato. Se infatti il volo *low-cost* permette una riduzione dei tempi di viaggio e spesso dei costi, il viaggio via nave continua a mantenere convenienze legate al trasporto della propria auto al seguito e alla mancanza di limitazioni di bagaglio.

Ad ulteriore conferma delle differenze che si riscontrano all'interno delle varie aree geografiche, la tabella seguente mostra come la maggiore domanda di trasporto passeggeri è registrata in Asia mentre oltre l'80% del traffico di rotabili si registra tra Mare del Nord, Mar Baltico e Mar Mediterraneo.

Dal punto di vista delle rotte e dei singoli viaggi effettuati, il Nord Europa rappresenta più della metà del totale globale, questo grazie soprattutto al grande

numero di collegamenti effettuati da naviglio di piccole dimensioni tra isole e porti che non potrebbero essere raggiunti con altre modalità.

**Tabella 1.5.1. - Volumi di traffico merci e passeggeri su traghetti per macroregioni (in percentuale sul totale)**

Regione	Passeggeri	Auto	Rotabili	Viaggi
<b>America</b>	14%	24%	4%	15%
<b>Nord Europa</b>	16%	47%	58%	55%
<b>Mar Mediterraneo</b>	21%	15%	24%	11%
<b>Africa</b>	5%	1%	0%	1%
<b>Asia</b>	42%	13%	13%	17%
<b>Pacifico</b>	2%	0%	1%	1%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

Concentrando l'analisi sul sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, nel corso del 2018 si è registrata una sostanziale stabilità del comparto traghetti, che ha visto il porto di Genova chiudere a quasi 2,1 milioni di passeggeri e quello di Savona registrare un moderato calo.

Nel corso del 2018, complessivamente, il sistema portuale ha visto circa 2,4 milioni di passeggeri trasportati da traghetti, un risultato essenzialmente in linea a quello registrato nell'anno precedente.

I volumi per il triennio successivo sono attesi tendenzialmente in linea a quelli degli ultimi anni anche a causa delle limitazioni logistiche ed operative che hanno colpito gli scali di Genova e Savona nel corso del 2018.

### Il settore crocieristico

Per quello che riguarda il mercato crocieristico, l'anno appena conclusosi ha visto il consolidamento di alcune tendenze ed i primi segnali di nuovi orientamenti.

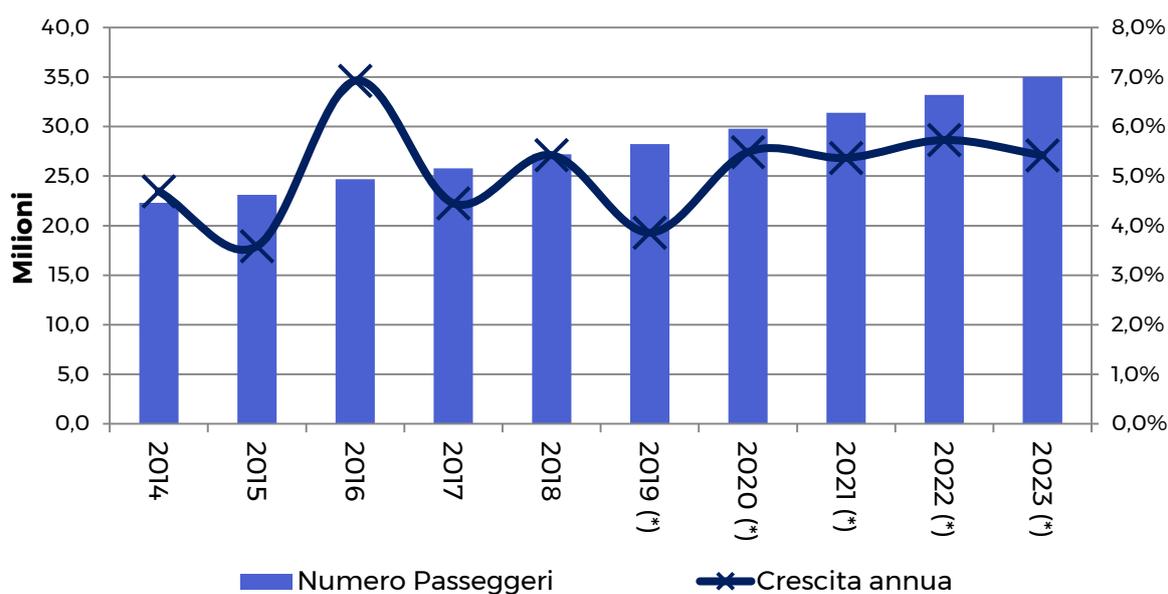
In particolare, gli armatori impegnati nel settore, dopo anni alla ricerca della massimizzazione delle economie di scala con navi sempre più grandi, iniziano a perseguire una sempre maggiore differenziazione e flessibilità del servizio. In questo senso va letta la ricerca di nuove destinazioni meno congestionate ed in grado di assorbire parte dei flussi di crocieristi indirizzandosi verso porti vicini alla reale destinazione finale, è il caso ad esempio di Tarragona in sostituzione di Barcellona.

Questa necessità ha invertito un trend consolidato da anni che ha portato alcuni porti minori ad essere oggetto di richieste di scalo da parte delle compagnie.

Un'altra ragione che ha spinto le compagnie armatoriali a rallentare gli investimenti sul naviglio di dimensioni maggiori è stato l'obiettivo di aumentare il *load factor* e il tempo medio di permanenza a bordo delle proprie navi.

Nonostante il volume globale dei passeggeri trasportati sia quasi costantemente aumentato, e che le previsioni di crescita per il futuro rimangano ampiamente positive, rimangono sotto osservazione fattori quali il *load factor* e il prezzo medio pagato dai passeggeri.

**Grafico 1.5.2. - Evoluzione annua trasporto crocieristico (in milioni di passeggeri)**



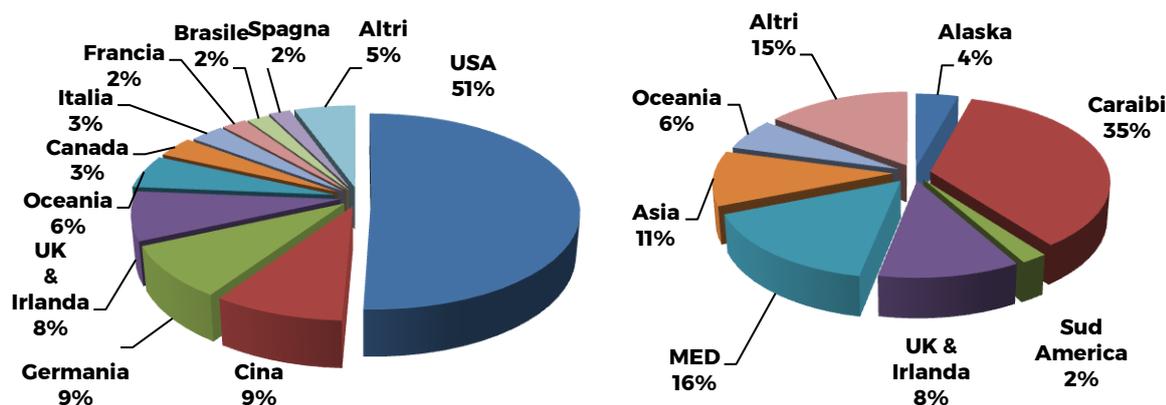
Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati CLIA

I fattori sopra riportati sono da porre in relazione al notevole numero di nuove navi consegnate, con una conseguente crescita dell'offerta di trasporto che ha contribuito ad una maggiore difficoltà di riempimento dei singoli viaggi ed all'aumento della concorrenza tra gli operatori anche nella componente prezzo.

Si noti ancora come l'incremento dell'offerta continui a crescere a ritmi sostenuti ed il numero di navi in ordine rimanga consistente con circa 90 previste in consegna nei prossimi anni di cui quasi 40 commissionate a Fincantieri.

Sul lato della domanda, anche al fine di ovviare alle criticità appena evidenziate, si pone la sfida di una maggiore penetrazione nei diversi mercati locali. Se negli Stati Uniti, in Germania o nel Regno Unito la crociera è una tipologia di vacanza piuttosto consolidata, in molti altri paesi ricopre una quota minoritaria se non addirittura minimale.

**Grafico 1.5.3. - Nazionalità dei passeggeri trasportati (sn) - Destinazioni principali del mercato crociere (dx)**

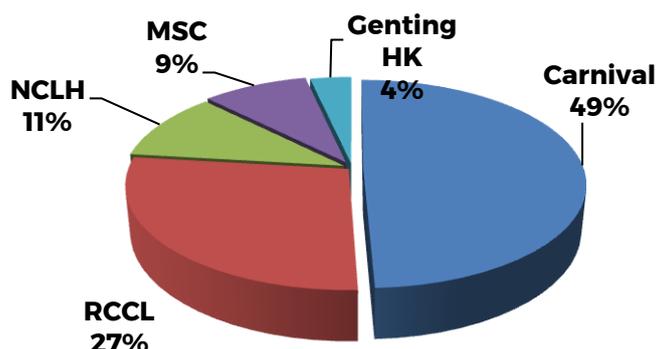


Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati CLIA

Dal punto di vista della flotta il processo di concentrazione iniziato negli ultimi anni ha visto un ulteriore consolidamento nel corso dell'ultimo anno.

*Carnival Corporation* mantiene il suo ruolo di leader del mercato controllando circa la metà della flotta mondiale; considerando gli ordini attualmente in portafoglio, dovrebbe ulteriormente consolidare la sua posizione negli anni a venire. *Royal Caribbean* mantiene stabilmente il secondo posto, mentre *Norwegian Cruise Line* viene sempre più insidiata da *MSC* che, una volta consegnati gli ordini attualmente confermati, dovrebbe a breve rappresentare la terza compagnia mondiale. In quinta posizione rimane *Genting group* di Hong Kong che ha sottoscritto nuovi ordini in grado di aumentare la capacità della proprio flotta di circa il 60%.

**Grafico 1.5.4. - Principali armatori nel settore crociere (in percentuale di flotta controllata)**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati CLIA

La movimentazione di crocieristi nei porti italiani, intesa come somma di imbarchi, sbarchi e transiti registrati dai porti crocieristici, dal 2011 ad oggi 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 2018 con 11,11 milioni di passeggeri movimentati (+9,2% rispetto al 2017) e 4.658 toccate nave (0,6% rispetto al 2017). È altresì cresciuto il numero di movimentazioni medie per toccata che nel 2018 ha sfiorato i 3.000 crocieristi (per il computo di tale valore sono state considerate le somme dei passeggeri sbarcati e imbarcati in homeport).

Liguria e Lazio si contendono il primato nazionale per quanto riguarda la movimentazione dei passeggeri e il numero delle toccate delle navi da crociera.

A fine 2018 sono 4 i sistemi capaci di movimentare più di un milione di passeggeri: Civitavecchia, (2,4 milioni, + 10,9%), il Mar Ligure Occidentale (1,9 milioni, +4,5%), Venezia (1,5 milioni, +9,3%) e Napoli (1,06 milioni, +15,2 %). Il nostro sistema si colloca inoltre in terza posizione nel Mediterraneo, dietro soltanto a Barcellona e a Civitavecchia.

All'interno del comparto crociere, le dinamiche che hanno coinvolto il Porto di Genova come *homeport* o come porto di transito, sono risultate in crescita a ritmi decisamente diversi. Le navi che hanno stabilito a Genova il loro porto di partenza sono rimaste sostanzialmente inalterate, pur generando un aumento annuale dei passeggeri superiore al 4%, mentre l'aumento delle toccate da parte di servizi con origine diversa dal Porto di Genova ha portato un incremento dei passeggeri in transito di più del 16%.

Le previsioni di sviluppo presentate dagli operatori del Sistema Portuale evidenziano per il prossimo biennio una crescita contenuta per il comparto crocieristico. Nello scalo di Savona i passeggeri movimentati da Costa Crociere sono previsti crescere di oltre il 10% nel corso del prossimo triennio. Anche nel bacino genovese è attesa una crescita simile, entrambe in linea con le previsioni di sviluppo per il mercato crocieristico nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda lo scalo savonese sono attualmente in corso i lavori relativi al consolidamento della banchina e approfondimento dei fondali per ospitare le navi di ultima generazione presso Calata delle Vele. L'intervento condiziona, almeno per tutto il 2019, la capacità ricettiva dello scalo che riprenderà a conclusione lavori secondo le dinamiche sopra accennate.

## 2. Le linee (azioni) strategiche per il triennio

### 2.1 Le misure di sostegno ai porti del Sistema - Legge 130/2018

Come è 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, a quarantacinque giorni dall'evento, è stato emanato il decreto legge n. 109 poi convertito nella legge n. 130 il 16 novembre 2018.

Le problematiche rappresentate per contrastare la crisi di un settore strategico come quello raffigurato dal porto di Genova, sia per l'economia locale, sia per quella nazionale, sono state recepite attraverso una serie di misure così sintetizzabili:

- **Art. 2 comma 3 bis** - Rafforzamento organici AdSP, volto all'acquisizione, per gli anni 2018-2019, di 15 unità (finalizzata entro mese di maggio 2019) di personale a tempo determinato per funzioni di supporto operativo e logistico fino alla concorrenza di un milione di euro previsti.

A titolo di completezza, e pur non determinando effetti diretti sulla gestione di AdSP, occorre segnalare come il comma 1 dello stesso articolo abbia previsto un rafforzamento di altri enti locali e territoriali quali Regione Liguria, Enti del settore regionale allargato, Città Metropolitana, Comune di Genova, CCIA e così via per un totale di 300 unità. Con particolare riferimento alla capacità ricettiva del sistema portuale l'art. 6-bis ha parimenti autorizzato l'Agenzia delle dogane ad assumere, nel corso del 2019, 40 unità di personale a tempo indeterminato

- **Art. 5 comma 3** - Ristoro per le imprese di autotrasporto per forzate percorrenze o difficoltà logistiche, volto al riconoscimento di un contributo in conseguenza delle maggiori spese affrontate dalle imprese in connessione all'evento. La misura, che prevede per il 2018 uno stanziamento di 20 milioni di euro, trasferito alla contabilità del Commissario Delegato, è stata attuata con il DM 555 del 24 dicembre 2018 e vede AdSP come soggetto attuatore.

AdSP ha provveduto ad avviare la procedura per il riconoscimento del contributo 2018 i cui termini per la presentazione delle domande è previsto scadere in data 15 luglio p.v.. I termini dell'istruttoria e le relative evoluzioni saranno meglio rappresentate nel paragrafo 2.3

Con riferimento a quanto previsto dalla legge 145/2018, ovvero uno stanziamento di 160 milioni di euro sulle due annualità 2019/2020, si prevedono l'emanazione del relativo DM ed il trasferimento delle risorse alla contabilità del Commissario Delegato. La misura, oltre a dare continuità all'intervento previsto per il 2018, ha come obiettivi sia il ristoro dei maggiori costi logistici che incidono sul nodo genovese (nelle more del completamento del piano infrastrutturale di intervento) sia una migliore organizzazione del ciclo del trasporto.

- **Art. 6** - Ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel porto di Genova finalizzata alla progettazione e realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per la fluidificazione della logistica in ingresso e in uscita dal porto di Genova. La misura (che prevede stanziamenti per 30 milioni di euro complessivi) e di cui si darà descrizione nel relativo capitolo, si inserisce in un complesso programma di intervento che riguarda il complessivo adeguamento della componente immateriale, per rispondere ai nuovi fabbisogni del porto. La misura risulta integrata con il progetto E-Bridge, di cui è capofila il MIT e che risponde all'obiettivo di supportare la gestione dei flussi informativi e lo sviluppo delle risorse tecnologiche in capo ai principali punti di adduzione portuale.
- **Art. 7** - Zona Logistica Semplificata - Porto e retroporto di Genova e relativo sistema di navettamento - la misura nel suo complesso raffigura un intervento di sostegno all'intermodalità ferroviaria indispensabile per fare fronte alle difficoltà logistiche incontrate dallo scalo genovese conseguenti al crollo del ponte nonché a sostenere la modalità ferroviaria quale elemento essenziale per il decongestionamento del nodo e la connessa operatività portuale. La norma disciplina in particolare:
  - l'istituzione della Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova" e individuazione dei siti retroportuali di interesse;
  - il raddoppio del Ferrobonus nazionale per il periodo 15 agosto - 31 dicembre 2018 sulle relazioni ferroviarie che fanno capo al nodo logistico e portuale genovese;
  - il contributo a carico di AdSP fino a 4 euro a treno/km per il sostegno dell'intermodalità e conseguente riduzione della congestione, sulle relazioni che collegano il porto di Genova con i siti retroportuali di interesse - durata 13 mesi a partire da fine novembre 2018;

- il contributo a carico di AdSP a favore del concessionario delle manovre per maggiori oneri relativi alla gestione nel bacino di Sampierdarena - durata 13 mesi a partire da fine novembre 2018;

Le sopracitate misure hanno avuto attuazione con relativi DM (28 gennaio 2019, 24 dicembre 2018 e 19 febbraio 2019). Una più puntuale descrizione delle attività sviluppate e in corso da parte di AdSP è contenuta nel paragrafo 2.3

- **Art. 9** - Incremento gettito IVA nei porti ricompresi nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - la norma ha riconosciuto ad AdSP un aumento del gettito IVA sulle importazioni generata dalle merci introdotte nel territorio nazionale nella misura del 3%. Al fine dello stanziamento, per le annualità 2018 e 2019, è stato posto un tetto massimo nel limite dei 30 milioni di euro. Le risorse finanziarie sono poste al servizio del piano delle opere per il rilancio del porto.
- **Art. 9-bis** - Semplificazione delle procedure di intervento di AdSP - Si tratta dell'adozione, da parte del Commissario Straordinario, di un programma di interventi 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. In relazione a quanto previsto nel comma, si darà ampia illustrazione nel paragrafo relativo alla programmazione delle opere portuali che, nell'orizzonte triennale, contempla gli interventi straordinari di cui al comma 9-bis e connesse fasi di attuazione.
- **Art. 9-ter** - Disposizioni in materia di lavoro portuale - L'ultima disposizione della Legge 130/2018 riguarda gli interventi a favore del lavoro portuale che si sostanziano in:
  - proroga di 5 anni dell'autorizzazione in capo all'impresa fornitrice di lavoro portuale temporaneo nello scalo genovese, anche in relazione al rilievo esclusivamente locale dello stesso. AdSP ha provveduto a dare attuazione a quanto contenuto nella norma con decreto n. 2677 del 28 dicembre 2018 prorogando l'autorizzazione stessa fino alla data del 31 ottobre 2024;
  - erogazione di un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro annui, per il triennio 2018-2020, per eventuali minori giornate di lavoro rispetto all'anno 2017 riconducibili alle mutate condizioni economiche del porto di Genova. Tale contributo è già stato determinato ed erogato da AdSP per l'annualità 2018 a fronte di avviamenti integrativi e straordinari attivati in sostituzione di mancati avviamenti nei terminal,

valorizzati secondo il criterio della tariffa media per avviamento relativa al primo semestre 2018.

L'insieme delle norme sopra richiamate sono state coordinate con le disposizioni di cui alla legge 145/2018 che, in particolare, oltre ad introdurre le innovazioni riportate nelle pagine precedenti, ha assegnato ad AdSP per il quadriennio 2019-2022, ulteriori 200 milioni di euro da dedicare allo sviluppo del programma straordinario di intervento.

Nel complesso, le misure di cui alla cosiddetta Legge "Genova" delineano uno scenario essenzialmente articolato da una forte componente infrastrutturale e da una articolata serie di interventi sull'organizzazione del processo portuale e della logistica che, letti congiuntamente, caratterizzeranno la pianificazione strategica dell'ente nel prossimo triennio come sarà delineato nei successivi paragrafi.

## **2.2 La programmazione delle opere portuali**

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.

### **2.2.1 Il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità**

In relazione al programma di cui all'art. 9-bis lo stesso si caratterizza per straordinarietà ed urgenza, in primo luogo, per il ruolo assunto dal porto di Genova nella movimentazione sia dell'import/export nazionale, sia del traffico di cabotaggio così come rappresentato nel relativo paragrafo dedicato allo sviluppo dei traffici.

Le esigenze di accelerazione di alcuni investimenti strategici hanno risposto 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.

Gli obiettivi, l'articolazione e il dettaglio del Programma, approvato con decreto n. 2/2019 del Commissario Straordinario, sono contenuti nell'Allegato 1 a cui si rimanda integralmente e che illustra le diverse aree di intervento 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.

**Figura 2.2.1.1. - Aree di intervento del Programma Straordinario**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

L'articolazione temporale degli stessi così come descritta nella successiva tabella riepilogativa (Tabella 2.2.1.1) rappresenta un aggiornamento di quanto contenuto nel sopracitato Allegato 1 che tiene in considerazione le previsioni di affidamento dei lavori e le priorità di intervento per ciascuna annualità.

Con specifico riferimento alle modalità di attuazione di quanto previsto all'art. 9-bis, occorre inoltre evidenziare che, con decreto n. 19/2019 del Commissario Straordinario, sono state enucleate le procedure che accompagneranno l'attuazione di una prima parte del programma principalmente concentrato sugli interventi prioritari di ultimo miglio stradale e ferroviario del nodo genovese.

Le opere contenute nell'allegato, per un valore complessivo di circa 163,8 milioni di euro, vengono infatti identificate come quelle maggiormente in grado di contrastare con urgenza i dirompenti effetti economici e sociali connessi al complessivo sistema di circolazione di persone e merci proprio della città e del suo porto.

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.

Per quanto concerne la nuova viabilità al servizio del bacino di Prà (previsto nel 2019), 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).

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 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 a beneficio delle realtà terminalistiche presenti nelle aree di ponente del bacino di Sampierdarena.

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) con completamento previsto entro la fine 2018 inizio 2019.

Sotto il profilo dell'organizzazione/gestione a novembre 2018 sono state attivate, in esito ad un tavolo coordinato da AdSP, le verifiche interne al terminal VTE finalizzate all'incremento della capacità ferroviaria del polo di Prà-Voltri nelle more della realizzazione dei sopracitati interventi infrastrutturali.

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, 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 descrive lo stato di conservazione del bene. Tale documento, approvato dalla Soprintendenza nel marzo del 2019, fornisce 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 (approvato il 18 aprile u.s. insieme alle citate modifiche dell'accordo), finalizzate alla ristrutturazione e gestione del compendio in conformità alle mutate previsioni della disciplina urbanistica. L'invito sarà pubblicato

il 21 giugno e il termine per la presentazione delle istanze sarà fissato alla fine di ottobre 2019.

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

AdSP svolgerà sostanzialmente il ruolo di finanziatore dell'intervento in linea con quanto stabilito nel Programma Straordinario fino all'importo massimo di euro 11,3 milioni rimanendo la restante parte in capo a Aeroporto di Genova S.p.A.

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.

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 104,6 milioni di euro e sono oggetto di una specifica Convenzione tra AdSP e Comune di Genova.

In base a detta Convenzione AdSP svolgerà in questa fase il ruolo di soggetto finanziatore, mentre il ruolo di stazione appaltante sarà 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 dovrà poi sviluppare attraverso la realizzazione di un nuovo progetto delle attuali aree in concessione a Fincantieri con il potenziamento delle banchine e dei piazzali e, soprattutto, con la dotazione di un nuovo bacino di dimensioni idonee ad ospitare le navi oggetto delle commesse in fase di acquisizione da parte della società costruttrice.

Il progetto è attualmente in fase di perfezionamento ed è oggetto di confronto fra le diverse istituzioni in specifici tavoli dedicati all'argomento.

Quanto alla ricollocazione dei depositi chimici nel corso del 2019 saranno 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.

Nell'orizzonte del Programma triennale è previsto l'avvio delle opere della nuova diga di Sampierdarena la cui progettazione è stata oggetto di recente affidamento.

**Tabella 2.2.1.1.- Tabella riepilogativa degli interventi del Programma Straordinario - cronoprogramma**

**2019**

<b>Anno</b>	<b>Descrizione intervento</b>	<b>Importo</b>	<b>Fabbisogno residuo</b>
<b>Ultimo miglio ferroviario</b>			
<b>2019</b>	Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergebile"	10.000.000,00	
<b>Ultimo miglio stradale</b>			
<b>2019</b>	Prolungamento della sopraelevata portuale e opere accessorie	46.000.000,00	
<b>2019</b>	Autoparco di Ponente	2.000.000,00	
<b>2019</b>	Dragaggio per il nuovo ponte del papa	3.000.000,00	
<b>2019</b>	Ammodernamento sopraelevata portuale e adeguamento alla soluzione semplificata nodo San Benigno - nuovo varco Etiopia in quota	15.849.491,10	
<b>2019</b>	Studio di viabilità portuale*	400.000,00	
<b>2019</b>	Nuovo ponte del papa	2.800.000,00	
<b>2019</b>	Viabilità di collegamento dal piazzale S.Benigno a Calata Bettolo	31.300.000,00	
<b>2019</b>	Realizzazione completa della strada " La Superba"	18.500.000,00	
<b>2019</b>	Consolidamento Statico Ponte dei Mille	1.500.000,00	
<b>2019</b>	Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia	2.000.000,00	
<b>2019</b>	Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia - SECONDA PARTE	1.000.000,00	
<b>Ultimo miglio stradale</b>			
<b>2019</b>	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	17.555.000,00	
<b>Infrastrutture Portuali</b>			
<b>2019</b>	Fincantieri - Prima fase del progetto (1, 2, 3 Lotto - Convenzione con il Comune)	104.605.000,00	

\* Intervento non inserito nella programmazione triennale in quanto fornitura di servizi

## 2020-2021

Anno	Descrizione intervento	Importo	Fabbisogno residuo
<b>Ultimo miglio ferroviario</b>			
2020	Ammodernamento e prolungamento nuovo parco ferroviario "Rugna"-	4.500.000,00	
<b>Infrastrutture portuali</b>			
2020	Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo	16.500.000,00	
2020	Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	10.000.000,00	
2020	Nuova Torre Piloti	14.752.913,75	
2020	Nuova diga foranea di Genova - prima fase	300.000.000,00	300.000.000,00
<b>Progetti porto città</b>			
2020	Ridislocazione Depositi costieri di Carmagnani/Superba	20.000.000,00	
<b>Ultimo miglio ferroviario</b>			
2021	Inteventi di adeguamento del Parco Fuori Muro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, messa a norma delle	25.000.000,00	7.000.000,00
<b>Infrastrutture portuali</b>			
2021	Fincantieri - seconda parte del progetto e Opere propedeutiche	247.640.000,00	215.000.000,00
<b>Progetti porto città</b>			
2021	Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra lato sud	15.000.000,00	
Anno	Descrizione intervento	Importo	Fabbisogno residuo
<b>Progetti porto città</b>			
2019	Waterfront di levante	10.000.000,00	
<b>Aeroporto</b>			
2020	Primo lotto funzionale (da definire) dell'ampliamento dell'Aerostazione	16.000.000,00	
2020	Riquifica attuale Aerostazione	937.000,00	
2020	Potenziamento del Sistema Smistamento Bagagli	700.000,00	
2020	Cabinovia	9.000.000,00	
2021	Stazione Erzelli	65.000.000,00	
<b>Connessioni logistiche</b>			
2021	Retroporto di Alessandria	2.000.000,00	
<b>TOTALE GENERALE</b>		1.013.539.404,85	522.000.000,00

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

## **2.2.2 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 2.2.2.1), 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.

Le opere, articolate nell'arco temporale 2019-2021, comprendono una molteplicità di progetti che riguardano sia lo scalo genovese, sia quello savonese, di importo variabile e rispondenti ad esigenze di completamento di importanti opere in corso, di ultimo miglio stradale e ferroviario, di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di intervento sulle aree di confine tra porto e città.

Nelle pagine seguenti vengono enucleate alcune schede descrittive relative alle principali opere di interesse strategico.

### ***Realizzazione nuova diga di Vado Ligure (Prima Fase - 2019)***

#### *Descrizione degli interventi*

L'intervento costituisce la prima fase di realizzazione del prolungamento della diga foranea di Vado Ligure prevista dal Piano Regolatore Portuale approvato nel 2005, che prevede la nuova diga costituita in parte dallo spostamento del tratto terminale della diga esistente e in parte dalla fabbricazione e posa di nuovi cassoni cellulari per uno sviluppo complessivo di ca. 500 m.

La prima fase realizzata consentirà, grazie ad uno sviluppo lineare di ca. 350 m, una prima protezione alla costruenda piattaforma multifunzionale di Vado Ligure, di cui è previsto l'avvio anticipato parziale a fine 2019.

*Importo dell'opera:* 80.000.000,00 Euro

#### *Stato dell'arte*

Il progetto è già stato sottoposto ad iter autorizzativo amministrativo e tecnico.

Sono in corso di realizzazione la simulazione su modello, richiesta in sede di rilascio di parere tecnico da parte del Consiglio Superiore LL.PP., e l'adeguamento economico delle opere in appalto.

Si procederà all'affidamento della progettazione esecutiva e realizzazione in virtù delle deroghe introdotte dal cd. Decreto Sblocca Cantieri.

## **Opere retroportuali - Vado Ligure (2020)**

### Descrizione degli interventi

A completamento della realizzazione della piattaforma multifunzionale di Vado Ligure, della viabilità di accesso in sovrappasso e dei nuovi varchi doganali sono previsti importanti interventi nelle aree retro portuali, tra cui i principali sono:

- P.644: ricollocazione delle condotte dei prodotti energetici attualmente nel torrente Segno, collegamento temporaneo al pontile esistente 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 ricollocazione e rimozione impianti, rifacimento argini e allargamento dell'alveo, realizzazione vasca di cattura sedimenti e lavori di disalveo, demolizione ponte ex ferrovia (attualmente pista ciclopedonale) e realizzazione nuova passerella ciclopedonale non interferente con l'alveo;
- P.708: realizzazione di nuova viabilità cittadina di collegamento tra la SS. Aurelia e la valle di Vado, alternativa all'attuale tracciato di Via Trieste che sarà interessato dalle opere di riassetto del territorio retro portuale.
- P.711: adeguamento del terminal ferroviario mediante ampliamento con arretramento verso monte della posizione degli attuali muri di contenimento e conseguente sbancamento del versante e ricostruzione della viabilità e delle relative opere accessorie.

### Importo degli interventi:

P.644 - Interconnecting tubazioni petroli: 6.700.000,00 euro

P.707 - Messa in sicurezza Torrente Segno: 14.400.000,00 euro

P.708 - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 15.924.360,99 euro

P.711 - Adeguamento terminal ferroviario Vado Ligure: 16.900.000,00 euro

### Stato dell'arte

I lavori relativi ai progetti P.644, P.707 e P.708 sono in corso di progettazione ed è di prossimo avvio la fase di acquisizione delle autorizzazioni amministrative.

Per i lavori relativi al P.711 è previsto nel 2020 il completamento della progettazione definitiva.

Oltre agli interventi sopra richiamati, si deve altresì evidenziare che, in forza degli accordi di programma stipulati, AdSP finanzia tramite apposita Convenzione la

realizzazione di un generale intervento di rifacimento e manutenzione straordinaria della strada a scorrimento veloce fra Vado Ligure e il casello autostradale di Savona.

Tale intervento, del valore stimato di 11,1 milioni, risulta necessario al fine di consentire il corretto afflusso e deflusso dei mezzi diretti e provenienti dalla piattaforma portuale e svolgerà il ruolo di collegamento fra lo scalo e la rete autostradale in attesa della realizzazione del nuovo svincolo di Vado Ligure.

### ***Ripristino danni mareggiata di fine ottobre 2018 - Porto di Genova (2019)***

#### *Descrizione dell'intervento*

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.

Le due porzioni della Diga Duca di Galliera caratterizzate da danni che pregiudicavano la pubblica incolumità sono interessate da interventi di somma urgenza messi subito in atto, che si concluderanno nei prossimi mesi.

Si provvederà anche al ripristino delle banchine di Calata Gadda - dove il danno coinvolge il paramento verticale ed il cordolo in massi squadri, oltre alla porzione di pavimentazione immediatamente retrostante - e Calata Boccardo -, dove il danno riguarda l'impalcato per i primi 5 metri dal ciglio banchina, il paramento verticale, il cordolo, la pavimentazione ed alcuni sottoservizi, oltre ad altri interventi minori.

*Importo complessivo degli interventi:* 4.127.379,10 euro

#### *Stato dell'arte*

I lavori relativi alle somme urgenze, per un importo complessivo di 2,46 ml€, sono in corso; i lavori riguardanti gli altri ripristini sono di prossimo avvio.

### ***Ripristino danni mareggiata di fine ottobre 2018 - Porto di Savona e Vado Ligure (2019-2020)***

#### *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.

Sono stati eseguiti diversi interventi in somma urgenza, rispettivamente:

- per il ripristino del muro paraonde di Vado Ligure

- per il ripristino di una porzione di diga a gettata a Savona
- per lavori di disalveo del Rio Cappella a Vado Ligure

I principali lavori che dovranno essere successivamente realizzati riguardano il ripristino completo delle dighe foranee di Savona e Vado Ligure, il ripristino delle condizioni di operatività del terminal Forship di Vado Ligure, il ripristino delle condizioni operative sui piazzali di Savona e Vado Ligure.

Sono inoltre previsti interventi di ripristino alle opere interne danneggiate (pontili e banchine) e ripristino agli impianti e arredi portuali, interventi di demolizione e/o ricostruzione di capannoni ed edifici le cui condizioni generali sono state aggravate dal maltempo, interventi sulle aree periportuali che hanno subito erosioni e danneggiamenti.

Importo degli interventi: 34.350.000,00 euro

#### Stato dell'arte

Sono stati già eseguiti i due interventi in somma urgenza alle opere foranee per garantire le condizioni di sicurezza delle opere portuali interne l'intervento sul Rio, per un totale di 1,27 ml€

Complessivamente sono previsti 21 interventi che saranno realizzati in parte direttamente da AdSP in parte con la collaborazione di IRE Liguria, società prossimamente in house, per attività di committenza ausiliarie.

### **Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda del canale di calma di Pra' (2019)**

#### Descrizione dell'intervento:

L'intervento, caratterizzato significativamente da una positiva ricaduta sul territorio, prevede la risistemazione delle opere a verde della fascia di rispetto di Prà ed è finalizzato alla mitigazione dell'impatto delle attività portuali nei confronti del contesto urbano circostante.

Secondo un progetto condiviso con il Municipio VII Ponente, la duna di nuova realizzazione sarà sostenuta da una parte dalla struttura in legno esistente, dall'altra da un muro di contenimento di nuova realizzazione, in corrispondenza dei primi 500 m della pista ciclabile, mentre negli ultimi 250 m della passeggiata è prevista una sagomatura e un inverdimento del cumulo. Si rappresenta pertanto la valenza di questo intervento in considerazione.

Importo dell'intervento: 1.725.849,21 euro

Stato dell'arte:

L'aggiudicazione dei lavori è in corso.

**Lavori di manutenzione delle opere marittime, fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova e di Savona**

Descrizione dell'intervento

Il progetto è stato redatto allo scopo di provvedere alla manutenzione delle opere marittime ai fini della sicurezza operativa nell'ambito demaniale di competenza dell'ADSP. Una quota significativa dell'importo complessivo è stato dedicato ai più urgenti interventi di dragaggio, necessari per il mantenimento operativo dei fondali.

Gli scali del Mar Ligure Occidentale, Genova, Prà, Savona e Vado Ligure, danno vita al maggiore sistema portuale italiano: complessivamente, i porti dispongono di più di 100 ormeggi, con fondali mediamente fino a 19 metri e oltre 7 milioni di mq di aree operative e magazzini.

Il porto di Genova, da levante a ponente, è dotato di banchine d'accosto per uno sviluppo lineare di circa 40 Km e di dighe foranee per uno sviluppo lineare di circa 15 Km.

Il porto di Savona - Vado è dotato di banchine d'accosto per uno sviluppo lineare di circa 5,4 km, rispettivamente 3,5 km a Savona e circa 1,9 km a Vado, e dighe foranee per uno sviluppo lineare di circa 0,8 km nel porto di Savona ed altri 0,8 km a Vado.

Importo dell'intervento: 4.000.000,00 euro

Stato dell'arte

I lavori sono in fase di avvio gara con offerta economicamente più vantaggiosa.

**Tabella 2.2.2.1- Riepilogo interventi programma triennale Genova- Savona**

<b>INTERVENTI</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Realizzazione nuova diga Vado Ligure prima fase	80.000.000,00		
Interventi per emergenze Savona	16.000.000,00	18.350.000,00	
Interventi per emergenze Genova	4.127.379,10		
Manutenzione straordinaria fondali, opere marittime, boe e fanali Genova	4.000.000,00		
Approfondimento banchina 8-9-10 nel bacino di Savona per adeguamento accosto crocieristico	2.000.000,00		
Manutenzione straordinaria strade e segnaletica	1.997.005,12		
Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda nord del canale di calma di Prà	1.725.849,21		
Manutenzione impianti tecnologici	1.500.000,00		
Manutenzione straordinaria impianti termici e idrici	1.496.899,87		
Manutenzione straordinaria Fabbricati - Genova	980.000,00		
Demolizione capannone TI e "Sparano" e sistemazione aree	900.000,00		
Recinzioni doganali ed asfaltature retroporto di Vado Ligure	800.000,00		
Rifacimento asfaltature nei bacini portuale di Savona e Vado Ligure	700.000,00		
Manutenzione straordinaria Fabbricati - Savona	600.000,00		
Manutenzioni straordinarie aree e immobili - GRU Vado	450.000,00		
Manutenzione straordinaria Palazzo San Giorgio	400.000,00		
Realizzazione della condotta acque nere di allaccio alla Piattaforma Multipurpose di Vado Ligure	400.000,00		
Riqualificazione della spiaggia di Porto Vado mediante la realizzazione di servizi a favore della pesca professionale e dei fruitori dell'arenile	218.167,81		
Interventi per adeguamento crociere - dragaggi	200.000,00		
Altri interventi	3.904.620,90		

<b>INTERVENTI</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Adeguamento Terminal Ferroviario Vado Ligure		16.900.000,00	
Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44		15.924.360,99	
Progetto bunkeraggio Calata olii minerali		15.000.000,00	
Messa in sicurezza Torrente Segno		14.400.000,00	
Interventi per emergenze Savona		10.000.000,00	
Interconnecting tubazioni petroli		6.700.000,00	
PED - Punto Entrata Designato		5.105.469,16	
Rifiorimento scogliera VTE - Porto di Voltri-Pra		3.200.000,00	
opere previste nel comparto D Vado Ligure		3.000.000,00	
Adeguamento e potenziamento illuminazione aree portuali		2.400.000,00	
Manutenzione straordinaria capannone T3		1.800.000,00	
Nuovo banchinamento Calata Zingari		1.750.500,00	
Ripristino, sovrizzo muro paraonde ed allungamento pennello ovest darsena tecnica		1.600.000,00	
Manutenzione straordinaria Stazione Marittima		1.028.441,81	
Rifacimento manto di copertura Stazione Marittima Ponte dei Mille		980.000,00	
Manutenzione sopraelevata porto di SV		900.000,00	
Manutenzione galleria ferroviaria Fortezza		900.000,00	
Manutenzione straordinaria Ponte Marinai d'Italia		900.000,00	
Realizzazione edificio servizi ad uso pubblico nella spiaggia di Zinola		800.000,00	
Manutenzione Impianti elettrici sede di Savona		700.000,00	
Messa in sicurezza versante +15		500.000,00	
Protezione passeggiata Voltri in destra idraulica Torrente Leira		400.000,00	
Attraversamento ferroviario prolungamento a mare		400.000,00	

Interventi di riparazione locali di proprietà - Savona		350.000,00	
Interventi di realizzazione e potenziamento della pesca professionale nella Vecchia Darsena in Comune di Savona		319.929,44	
Riordino spiaggia Eroe dei due Mondi		300.000,00	
Manutenzione straordinaria beni demaniali siti nei comuni di Albissola Marina e Savona		200.000,00	
Opere complementari per pavimentazioni per ampliamento Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa			20.000.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>122.399.922,01</b>	<b>124.808.701,40</b>	<b>20.000.000,00</b>

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

## **2.3 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici**

### Quadro d'insieme degli interventi

La pianificazione e progettazione dello sviluppo di infrastrutture immateriali, e l'evoluzione dell'organizzazione dei servizi logisticamente rilevanti per il sistema portuale costituiscono un ambito di intervento essenziale in capo ad AdSP, oltre che un elemento fondamentale per il rafforzamento delle relazioni con il sistema logistico di riferimento degli scali del Mar Ligure Occidentale.

Nel precedente Piano Operativo Triennale si era individuata una metodologia di lavoro finalizzata all'armonizzazione ed evoluzione dei modelli operativi, tecnici e finanziari dei servizi di organizzazione attivi negli scali del sistema portuale. Ciò nella prospettiva di un modello unico in grado di incidere in termini di sostenibilità e di eccellenza circa l'utilizzo delle risorse territoriali disponibili. Tale approccio ha implicato la definizione di un percorso di progressiva omogeneizzazione degli interventi avviati nei contesti precedenti, favoriti da un dialogo costante con il complesso delle Associazioni rappresentative degli stakeholder del sistema portuale.

Il tragico evento del crollo del ponte Morandi e gli eventi che hanno riguardato lo scalo di Savona-Vado, rendono ancora più necessario un efficace e coerente sviluppo dei processi logistico portuali, al fine di mitigare gli effetti del drammatico deficit infrastrutturale che si è venuto a determinare.

Dal punto di vista di AdSP, ciò implica che l'attenzione da dedicare all'attuazione degli strumenti di ristoro per i danni subiti dagli operatori sia resa coerente con l'obiettivo di ridurre i tempi di transito e stazionamento della merce in ambito portuale attraverso la miglior pianificazione degli arrivi presso le infrastrutture. Il crollo del viadotto Morandi ha infatti determinato un generale appesantimento dell'operatività portuale, anche per effetto della straordinaria rimodulazione dei flussi veicolari.

I maggiori tempi di sosta nelle aree portuali, in quanto inseriti all'interno delle più generali difficoltà di avvicinamento al porto, assumono ugualmente uno specifico rilievo per la quantificazione delle maggiori spese sostenute per l'organizzazione dei servizi di trasporto riferiti al nodo logistico genovese. Se, da un lato, tale elemento rende di particolare rilevanza le procedure di attuazione dell'art. 5 comma 3 L.130/2018, dall'altro questo non fa venir meno l'esigenza di introdurre, già in questa fase, elementi di intelligenza di sistema che meglio connotino le modifiche

qualitative che si stanno apportando al generale modello organizzativo del porto, con particolare riferimento alle relazioni informative ed operative tra autotrasporto e le diverse categorie di operatori.

Analoghe considerazioni possono essere rappresentate sul versante ferroviario, laddove l'accelerazione dei programmi di sviluppo infrastrutturale trova un elemento di coerenza nello stesso approccio seguito nell'applicazione dell'art. 7 commi 2 bis/ter/quarter della legge 130/2018. In questo quadro, si colloca l'accelerazione impressa alla progettazione e prima implementazione di una componente del PCS da destinare all'adeguamento organizzativo e all'ottimizzazione della gestione del ciclo informativo del traffico ferroviario da/per gli scali del sistema del Mar Ligure Occidentale ed in grado di favorire il decongestionamento del sistema viario, portuale ed urbano. Ciò in un contesto nel quale il sistema portuale deve comunque rispondere in termini appropriati alle esigenze dettate dal prossimo avvio dell'operatività dei Terminal di Calata Bettolo e di Vado Ligure.

Il riassetto dell'ultimo miglio portuale si inserisce in un contesto tecnologico, organizzativo e territoriale di più ampia dimensione: il progetto generale che sostiene tale impostazione verte essenzialmente sulla realizzazione di un nuovo sistema di relazioni tra il sistema portuale del MaLO e i retroporti di riferimento per ottimizzare i flussi logistici in entrata/uscita dal porto ed integrare ed accompagnare la progressiva realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti.

I citati interventi sono stati inseriti nel Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità, definito in attuazione dell'art. 9-bis della L. 130/2018. I punti essenziali del progetto sono: varchi stradali e ferroviari ad elevata automazione, aree per la sosta tecnica dei veicoli e aree buffer di stoccaggio container (con finalità distinte, ma complementari), servizi di navettamento ferroviario e camionistico per lo scambio regolare di merci tra porto e retroporti, dematerializzazione e semplificazione del processo di gestione portuale/retroportuale; ciò anche in relazione agli specifici contenuti di innovazione da attribuire alla Zona Logistica Semplificata, istituita ai sensi dell'art 7 comma 1 della cit L. 130.

### Infrastrutture ad elevata automazione ed ottimizzazione dei flussi veicolari

Dal punto di vista logistico, la realizzazione di tale programma è incentrata sull'attuazione dell'art. 6 della L. 130 che, come noto, destina ingenti risorse alla *“progettazione e alla realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova”*. Gli strumenti attuativi di tali indicazioni si basano su una forte relazione progettuale tra Ministero, struttura del Commissario straordinario per la ricostruzione, AdSP e UIRNet. Ciò a conferma del ruolo che il sistema portuale del MaLO e il proprio cluster di stakeholder assume nell'attuazione della Piattaforma Logistica Nazionale, in quanto riferimento progettuale essenziale per lo sviluppo del sistema logistico nazionale e delle connessioni di Corridoio.

Nella sua struttura essenziale e tenuto conto delle ulteriori indicazioni contenute nei comma 1025 - 1027 dell'art. 1 della L 145/2018 e nei provvedimenti attuativi progressivamente intervenuti, il programma ex art. 6 verte su:

- progettazione esecutiva delle aree ad alta automazione (buffer), compresa la localizzazione definitiva delle stesse e dei sistemi informatici e telematici necessari alla loro gestione e all'interoperabilità con la PLN, in coerenza con gli indirizzi da seguire nel processo di attuazione della Zona Logistica Semplificata;
- progettazione e realizzazione delle fasi di sviluppo del varco di Ponente del Porto di Genova, compresi i sistemi informatici necessari per il collegamento del varco al PCS PLN e di un'area di sosta tecnica di piccole dimensioni (di circa 20 mila mq. adiacente al varco), compresi i sistemi informatici necessari per la gestione dell'area di sosta e l'interoperabilità con il PCS PLN;
- progettazione del nuovo centro merci intermodale e ferroviario di Alessandria Smistamento;
- realizzazione di due aree ad alta automazione (buffer) dedicate al traffico camionistico in avvicinamento al porto di Genova.

Nelle progressive fasi di implementazione del nuovo varco di Ponente, va posta particolare attenzione all'immediato utilizzo delle aree di sponda destra del Polcevera rientranti nella disponibilità di AdSP, che possono rappresentare un elemento fondamentale, soprattutto in termini di razionalizzazione dei flussi camionistici, per incrementare progressivamente i servizi offerti alle strutture terminalistiche collocate in prossimità alla nuova apertura di ponente del porto. Ciò anche in funzione di una nuova configurazione tra componente di levante e di

ponente del bacino di Sampierdarena. In tale contesto si inquadrano, sulla base delle disponibilità di cui alla L.18/2017 e delle indicazioni derivanti dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018, gli interventi previsti per la realizzazione di nuove infrastrutture di gate automation sul varco di levante (S. Benigno) del Bacino di Sampierdarena per renderlo una componente completamente integrata rispetto all'accesso di ponente e funzionalmente coerente con la realizzazione di aree di sosta intelligenti. Queste ultime rappresentano un fondamentale tassello del nuovo sistema di organizzazione dei flussi di trasporto stradale da/per il porto. Il sistema dovrebbe contribuire ad innalzare il livello del servizio erogato, anche rispetto al ricevitore/caricatore finale, a migliorare la programmazione dei viaggi dei mezzi pesanti e le condizioni di lavoro degli autotrasportatori, nonché a ridurre il livello di congestione e le esternalità del trasporto.

### Zona Logistica Semplificata

L'attenzione da dedicare alle relazioni con il sistema logistico di riferimento per AdSP rende evidente, come già accennato precedentemente, l'importanza dei contenuti dell'art.7 L.130/18.

A prescindere dalle complesse problematiche istituzionali ed amministrative connesse alle specificità dell'area retroportuale individuata e dai risultati che ne debbono discendere in termini di semplificazione degli investimenti/attività da svolgere, infatti, secondo l'impostazione seguita, la dimensione allargata della portualità che ne deriva deve poter consentire una nuova caratterizzazione dei processi operativi e delle connessioni, anche tecnologiche, tra gli impianti portuali e retroportuali.

Le iniziative che possono essere ricondotte all'intervenuta istituzione della ZLS e l'orizzonte temporale di intervento che la caratterizza, costituiscono un'indiscutibile opportunità per lo sviluppo del sistema portuale e del contesto logistico, nonché uno strumento che, in una logica complementare, potrà ulteriormente valorizzare gli altri interventi previsti dalla L. 130/2018.

Come noto, l'art. 7 della suddetta legge, istituisce, ai sensi dell'art. 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, la "Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova" (ZLS) ai fini del superamento dell'emergenza del crollo del Ponte Morandi e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite, direttamente o indirettamente, dall'evento. Come stabilito dal comma 1 dell'art. 7 sopra richiamato, tale ZLS comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova ed i

retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.

La stessa legge 130/2018, al comma 2, stabilisce che alle imprese che operano nella Zona Logistica semplificata – Porto e retro porto di Genova si applicano le procedure semplificate di cui all’art. 5, comma 1, lettera a), del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

*In particolare, la citata norma prevede che “Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire delle seguenti tipologie di agevolazioni: procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei Ministri”.*

Nel contesto delle procedure semplificate, il Piano Strategico di Sviluppo della nuova ZLS deve rispondere ad alcune essenziali esigenze del porto:

- il riordino del ciclo dei controlli, sia in termini di riassetto dei servizi che di semplificazioni, anche documentali. Sotto questo profilo, va attentamente valutato:
  - lo specifico contributo che può derivare dalla definitiva istituzione dello sportello unico doganale e dei controlli;
  - la definizione di un programma di potenziamento dei presidi di controllo in grado di favorire un allargamento delle fasce orarie di funzionamento ed una eventuale diversa allocazione dei presidi stessi;
- i contenuti da attribuire ai corridoi logistici e doganali. In questa prospettiva, si identificano i corridoi logistici come le connessioni, sia stradali che ferroviarie, tra i varchi portuali ed i punti di accesso ai diversi nodi produttivi;
- l'utilizzo della strumentazione ZLS per sviluppare ulteriormente le procedure, sia in importazione che esportazione, di preclearing/sdoganamento a mare, favorendo la necessaria sincronizzazione con i flussi fisici;

- il supporto che può derivare dal nuovo sistema porto/retroporto alla miglior pianificazione degli arrivi dei mezzi pesanti presso le infrastrutture portuali, all'ottimizzazione dei flussi veicolari e dei connessi servizi di navettamento ;
- gli interventi finalizzati a pianificare l'insediamento di nuove attività logistiche di supporto ai settori commerciali e industriali del porto ovvero a migliorare le relazioni tra quelle già presenti.

Secondo questa impostazione assume particolare rilevanza la connessione tra il processo di attuazione della ZLS e le misure previste per l'ottimizzazione dei flussi veicolari da/verso il porto di Genova, valutando i possibili interventi ZLS da inserire nel processo di attuazione dell'art 6 L. 130. Anche da questo punto di vista, la AdSP rappresenta l'elemento di coordinamento e di sintesi di tutti i soggetti, pubblici e privati, coinvolti.

## Intermodalità

Le misure previste dall'art. 7, nel loro complesso, si pongono l'obiettivo di ripristinare il tessuto economico danneggiato dal crollo del ponte Morandi e recuperare l'attrattività del nodo logistico-portuale.

In particolare, il Ponte Morandi rappresentava una infrastruttura autostradale strategica sia per la mobilità/permeabilità degli accessi al nodo logistico genovese, sia di collegamento dei due bacini portuali di Voltri e Sampierdarena, che ha avuto pesanti ripercussioni sia sulla logistica stradale sia su quella ferroviaria.

Come si evince dalla figura 1, la rete stradale genovese, caratterizzata da due accessi sui bacini portuali di Voltri (A10-A26) e Sampierdarena (A7-A12) risulta fortemente compressa sulla linea di costa di connessione degli ambiti portuali e sovrapposta alla circolazione urbana.

Il venir meno di un'arteria così importante per i traffici "orizzontali" ha determinato un forte congestionamento dell'intero nodo.

**Figura 2.3.1 - Rappresentazione schematica dei principali collegamenti stradali di adduzione al porto di Genova**



Parallelamente, e come sarà di seguito illustrato, il crollo del ponte ha determinato una interruzione di 45 giorni della principale linea ferroviaria di adduzione verso i mercati interni, nonché di ulteriori arterie viarie al servizio della città e del porto, appesantendo ulteriormente la logistica portuale e il trasporto su gomma (cfr. Figura 2.3.2 e Figura 2.3.3).

**Figura 2.3.2. - Rappresentazione schematica delle interruzioni ferroviarie di adduzione al porto di Genova**



**Figura 2.3.3 e 4 - Ricostruzione fotografica e schematica del crollo del ponte Morandi e relativi effetti su collegamenti ferroviari di adduzione al porto di Genova**



Si possono quindi identificare due momenti:

- una prima fase di crisi sviluppatasi immediatamente dopo il crollo del ponte che ha interessato:
  - o l'infrastruttura ferroviaria di adduzione al bacino di Sampierdarena – chiusura totale delle linee di adduzione dal 15 agosto al 4 ottobre 2018;
  - o i collegamenti ferroviari del bacino di Voltri limitati a differenti linee da/verso l'hinterland (Ovada) e caratterizzate da una capacità di trasporto inferiore;
  - o il complesso delle infrastrutture stradali, fortemente sotto stress, e rispetto al quale sono state realizzate (entro i primi giorni di novembre) soluzioni transitorie (anche a carico degli operatori portuali) al fine di fare fronte alla congestione e alla commistione dei percorsi urbani e portuali anche al fine di sostenere i livelli di traffico presenti nello scalo (in media circa 4.000 mezzi pesanti al giorno).
- una seconda fase di pianificazione/programmazione degli interventi infrastrutturali, poi inseriti nel Programma Straordinario di investimenti approvato dal Commissario Straordinario con decreto n. 2/2019, tra i cui obiettivi rientrano:
  - accelerazione degli interventi stradali e ferroviari di ultimo miglio da realizzare entro il successivo triennio, indispensabili per scongiurare il congestionamento che caratterizza il nodo;
  - realizzazione di un sistema che garantisca una migliore ripartizione tra traffico urbano e portuale e un incremento progressivo del trasporto ferroviario per sostenere le previsioni di sviluppo di traffico via mare.

Il Programma si sviluppa lungo un arco triennale dal punto di vista degli affidamenti e avvio dei lavori. Gli investimenti, essendo principalmente concentrati sulla viabilità e sulle infrastrutture ferroviarie, si articoleranno su cronoprogrammi condizionati anche dall'operatività portuale che dovrà essere assicurata durante il periodo di costruzione.

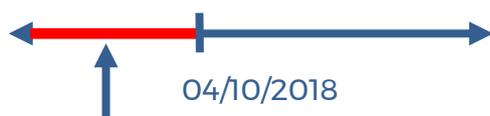
Nel quadro sopra delineato, le misure di cui ai commi 2-bis, 2-ter e 2-quater devono essere letti come interventi di immediato sostegno al trasporto ferroviario che, in connessione all'evento straordinario che ha interessato il nodo genovese, hanno l'obiettivo di rafforzare la catena del trasporto intermodale e favorire il trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla ferrovia, al fine ultimo di decongestionare il territorio genovese e ridurre l'impatto ambientale.

Il carattere temporale dei contributi di cui all'art. 7 (con particolare riferimento ai commi 2-ter e 2-quater) mira a trarre in esercizio delle opere infrastrutturali sopra richiamate.

In termini riassuntivi, nell'ambito della citata prima fase si possono distinguere due momenti:

Brevissimo termine - nella logica dell'incentivo alla ripresa dopo l'interruzione

15/08/2018                      31/12/2018                      Ferrobonus nazionale (c. 2-bis)



Interruzione linea ferroviaria

Breve termine - nella logica di accompagnamento alla ripresa della logistica ferroviaria quale elemento di decongestione e fluidificazione della fase di inoltro/ricezione (incentivo ridotto)

20/11/2018                      20/12/2019                      Contributo AdSP (c. 2-ter)

16/11/2018                      16/12/2019                      Contributo AdSP manovra (c. 2-quater)



In relazione al comma 2-bis, al momento dell'emanazione del decreto 109/2018 in data 28 settembre 2018, tutte le imprese beneficiarie del Ferrobonus nazionale (74 imprese) sono state portate a conoscenza del nuovo dettato normativo nella logica del massimo accesso al contributo, ancorchè limitato alle tratte aventi origine e destinazione il nodo logistico genovese.

Il comma 2-bis, nello specifico, nel raddoppiare a 5 euro a treno/km l'importo già autorizzato su base nazionale (2,5 euro a treno/km), da un lato ha fatto fronte alle criticità logistiche e ai danni sopportati dal ciclo del trasporto per effetto della chiusura delle linee e della minore capacità approntata e dall'altro ha rappresentato uno stimolo alla indispensabile ripresa del traffico ferroviario da metà agosto alla fine del 2018.

Il comma 2-ter ("Contributo ferroviario AdSP") deve essere considerato come una misura di supporto alla modalità ferroviaria, con un respiro di complessivi 13 mesi (a partire dal 20 novembre 2018) che è stata messa a disposizione degli organizzatori del trasporto o utenti dei treni completi o del navettamento da/per il nodo genovese verso alcuni principali siti retro portuali indicati nell'art. 1.

In particolare, alcune delle O/D indicate nel comma 1 quali: Rivalta Scrivia, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo, rappresentano siti che, pur non esaurendo tutti i più importanti collegamenti con l'entroterra (si pensi ad esempio a Padova o Vicenza/Verona), costituiscono oggi più del 60% del trasporto ferroviario da/per il nodo logistico genovese (calcolato in base al numero di treni in e out). Tali O/D, come sopra evidenziato, presentano una elevata contendibilità con il trasporto stradale e come tali necessitano di essere sostenute per rispondere all'obiettivo di decongestionamento del traffico stradale.

Come già detto, il contributo ferroviario AdSP, attribuendo 4 euro a treno km, e allargando la potenziale platea dei beneficiari anche alle imprese che non risultano già nell'elenco della misura nazionale, costituisce un fattore di stimolo per lo sviluppo dell'intermodalità e l'alleggerimento del trasporto su strada.

Occorre sottolineare come la sovra compensazione a favore del ferroviario sia del tutto esclusa dal comma 2-ter che prevede che *"il contributo non sia cumulabile con altri contributi di sostegno all'intermodalità ferroviaria previsti da altre norme vigenti"*. In particolare, sulle relazioni di traffico oggetto di applicazione del 2-ter, nel caso di opzione verso il contributo previsto da AdSP, non possa rendicontare tali relazioni nell'ambito dell'istruttoria che sarà condotta a livello nazionale.

A questo scopo AdSP e MIT hanno definito, come prevede il decreto attuativo della misura, un protocollo operativo che disciplina le modalità di verifica dell'assenza di cumulo.

Infine, la misura relativa al 2-quater, a favore delle attività di manovra, ha l'obiettivo, sempre in un orizzonte temporale limitato ai 13 mesi a partire dal 16 novembre 2018 fino al 2019, di sostenere eventuali sviluppi di traffico ferroviario (stimolato dalla misura 2-bis) nel solo bacino di Sampierdarena, che soffre più di altri ambiti portuali della crisi infrastrutturale.

Nelle more della realizzazione dei pianificati interventi infrastrutturali di ultimo miglio ferroviario, l'intervento del 2-quater sarà attivato dopo la verifica delle seguenti quattro condizioni:

- aumento dei treni in arrivo e partenza da Genova Sampierdarena rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (sostenuto dalla misura 2-bis);
- aumento delle operazioni di manovra delle tradotte su base giornaliera oltre le 10 unità per effetto di una più complessa gestione dell'infrastruttura;
- rappresentazione dei maggiori costi sostenuti per l'offerta del servizio relativo alle unità eccedenti le 10 tradotte;
- contributo che non potrà in ogni caso superare i 200 euro a tradotta.

Si tratta di interventi che, tenendo conto dei limiti infrastrutturali dei parchi di manovra, consentono di supportare la ripresa del traffico ferroviario evitando il generarsi di oneri impropri.

### *Interventi inerenti la viabilità portuale e le relazioni con autotrasporto*

Gli interventi di cui all'art. 6 dovranno essere realizzati in coerenza con i piani di sviluppo del porto tenendo in particolare considerazione le modalità di sviluppo dello “*Studio di viabilità portuale*”, inserito nel programma ex art 9 L. 130/2018, che si propone di mettere a sistema gli interventi infrastrutturali e gli accessi dalla rete stradale, al fine di definire la migliore gestione organizzativa dei flussi su gomma in/out che insisteranno sul bacino di Sampierdarena. Lo studio sulla viabilità accompagna la progressiva attuazione del programma di adeguamento infrastrutturale. È necessario perciò assicurare un adeguato monitoraggio e controllo dell'evoluzione delle diverse componenti del sistema, con particolare riguardo a:

- gli interventi per la realizzazione di nuove infrastrutture di “Gate automation” sui varchi di Levante e Ponente e di aree di sosta intelligenti all'interno delle infrastrutture comuni del bacino di Sampierdarena, per l'integrazione dell'operatività dei terminal con le aree buffer retro portuali e per la gestione dei flussi e delle merci dentro e fuori dalle aree portuali;
- gli interventi a riguardo inseriti nel Progetto “*E-BRIDGE Emergency and BRoad Information Development for the ports of Genoa*”;
- il processo di attuazione delle disposizioni normative relative alla Zona Logistica Semplificata di cui all'art. 7 del comma 1 della cit. L. 130/2018;
- l'evoluzione degli strumenti di *relazione* tra Autotrasporto ed infrastrutture portuali che rappresentano una componente costitutiva degli indirizzi seguiti da AdSP nell'istruttoria relativa alle procedure di ristoro di cui all'art. 5 co. 3 L. 130/2018.

Un elemento essenziale è quindi rappresentato dall'adeguamento delle relazioni tra strutture terminalistiche ed autotrasporto, secondo un programma che, attraverso la miglior condivisione delle informazioni e l'introduzione di più puntuali elementi di sincronizzazione operativa, introduca un nuovo approccio all'utilizzo delle infrastrutture e degli impianti portuali.

A complemento di tale approccio, AdSP ha avviato, anche attraverso l'adesione all'associazione internazionale dei PCS, un confronto tecnico e progettuale con le principali realtà portuali internazionali in materia di innovazione, digitalizzazione,

organizzazione e *governance* dei processi logistici che si svolgono in porto e dei relativi sistemi ICT a supporto.

Le difficoltà che si registrano nel contestualizzare i flussi fisici della merce rispetto alla circolazione delle informazioni che ne accompagnano il transito è tema di attualità per le problematiche operative che ne derivano anche in altre importanti realtà portuali. Da questo punto di vista AdSP sta definendo un programma di intervento coerente con le esigenze largamente dibattute all'interno della port community e che, da ultimo, sono state integrate all'interno delle stesse misure per fronteggiare l'emergenza Morandi. Il completamento della *road map* evolutiva è previsto essere definitivamente completato a cavallo fra il 2019 e il 2020 e passa attraverso alcuni passaggi intermedi che complessivamente concorrono a definire l'avvio della sperimentazione di una procedura di prenotazione di accesso ai terminal per le operazioni di carico e scarico.

**Figura 2.3.5.- Procedura di prenotazione di accesso ai terminal**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

Il risultato finale di tale processo di implementazione consisterà in un vero e proprio appuntamento intermodale. Questo consentirà l'ottimizzazione dei tempi operativi nel porto e nel complesso delle infrastrutture portuali permettendo, da un lato ai terminal di sfruttare meglio la propria capacità operativa e, dall'altro, all'autotrasporto di beneficiare di un'ottimizzazione dell'organizzazione per le consegne e i ritiri. Al di là dei diversi profili regolamentari, che necessariamente possono divergere nelle modalità di esercizio della fase di prenotazione, di assistenza al momento dell'accesso e nel grado di flessibilità nella fase di attivazione, il modello sintetizzato pare coerente con le esperienze che si stanno sviluppando

nelle grandi realtà portuali europee (Barcellona, Valencia, Le Havre, Amburgo, Rotterdam) fino ad oggi esaminate.

E' evidente che la strumentazione tecnologica è quindi meramente ancillare rispetto alle articolate attività da svolgere per definire:

- regole e procedure operative che sovrintendono il sistema di allocazione e gestione degli slot e che assicurino neutralità e flessibilità;
- strumenti e modalità di rilevazione e certificazione di alcuni essenziali elementi delle operazioni di ritiro/consegna;
- requisiti documentali ed operativi da assicurare nelle relazioni tra autotrasporto e committenza.

## Progetto E-Bridge

Uno specifico contributo al programma di lavoro potrà derivare dal Progetto europeo “*E-BRIDGE - Emergency and BRoad Information Development for the ports of GENoa*”, presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e da UIRNet e supportato da RFI. Il progetto, che si colloca nell’ambito della *Connecting Europe Facility 2014-2020 - Transport Call for Proposals 2018*, riguarda il complessivo adeguamento della componente immateriale, per rispondere ai nuovi fabbisogni del porto. È probabilmente il primo punto sul quale si è registrato un concreto contributo europeo alla situazione di emergenza a seguito del crollo Morandi.

Il progetto parte dall’organica rappresentazione delle diverse componenti immateriali che concorrono a mitigare gli effetti del disastro Morandi, evidenziando le sinergie che possono derivare da interventi di parte pubblica, investimenti degli operatori privati e cofinanziamento europeo. La realizzazione del progetto contribuirà ad assicurare un più agevole e sicuro trasferimento delle merci dal *core port* alla rete e ai nodi TEN-T, favorendo anche la sostenibilità ambientale del porto.

Il progetto E-Bridge si inserisce nel contesto dello sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale promossa dal MIT, adottando, su vasta scala, soluzioni armonizzate ed interoperabili che potranno, in prospettiva, essere sviluppate per l’intera portualità italiana e che trovano nel sistema portuale del MaLO un primo rilevante modello di applicazione/sperimentazione.

In sintesi, il progetto è finalizzato:

- all’avvio di un progetto pilota per definire l’organizzazione e regolamentazione delle aree buffer remote e dei connessi servizi di shuttling stradali e ferroviari (il pilota è propedeutico alla successiva fase di progettazione esecutiva delle diverse aree buffer previste in attuazione dell’art. 6 L. 130/2018);
- all’adeguamento dei gates terminalistici, sia sul versante stradale che su quello ferroviario, per rafforzare le connessioni con gli interventi previsti sui presidi di cornice portuale e con il nuovo processo logistico;
- all’ottimizzazione del ciclo informativo ferroviario, tenuto anche conto del supporto di RFI in qualità di partner dell’iniziativa.

## Ultimo miglio ferroviario - ottimizzazione del ciclo informativo

Particolare attenzione verrà dedicata 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.

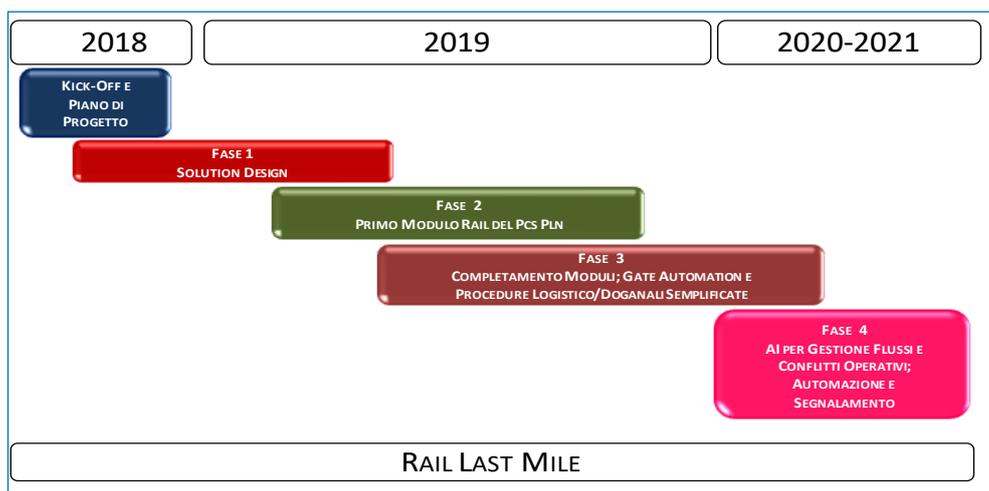
Inoltre, verranno realizzati i primi interventi per la digitalizzazione dei processi relativi al ciclo doganale del trasporto ferroviario, nonché per implementare l'interoperabilità tecnologica con i sistemi di segnalamento e automazione ferroviari. Scopo e obiettivi di tale attività possono essere ricondotti ad una migliore programmazione, pianificazione e gestione delle operazioni dei vari attori coinvolti nella filiera ferroviaria ed, in ultima analisi, ad 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.

L'implementazione, dei servizi di interoperabilità digitale tra PCS e PIC rappresenta una nuova opportunità di interscambio con una piattaforma di rango nazionale, inserendosi quindi nel solco delle azioni dell'ente volte ad allargare oltre i confini del porto le possibilità di dialogo telematico. La possibilità di instaurare un'interoperabilità tra il PCS e i sistemi ICT nazionali (quali AIDA, VTS/PMIS, PIC, etc.) 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 PSNPL e dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018.

A seguito dei primi approfondimenti tecnici svolti tra le strutture di AdSP, RFI e UIRNet, l'implementazione dei servizi di interoperabilità digitale tra PCS e PIC, riguarderà i treni merci in arrivo e partenza dal nodo di Genova e di Savona/Vado, ed in prima istanza i flussi di informazione cosiddetti "programmazione" e "tempo reale". In sostanza si prevede di poter gestire ed anticipare, tramite un dialogo telematico strutturato ed organizzato, una serie di informazioni e documenti (es. posizione del treno sulla rete, lista dei carri ferroviari e delle unità sul treno, messa a disposizione del treno) da sempre ritenuti particolarmente "pregiati" da parte dell'utenza portuale, favorendo così una migliore programmazione, pianificazione e gestione delle operazioni. Più in prospettiva le attività progettuali comprenderanno lo sviluppo della *gate automation* anche sul versante ferroviario e la progettazione di ulteriori interfacce informative, anche con l'obiettivo di offrire agli operatori la possibilità di beneficiare di procedure logistiche e doganali evolute, quali ad esempio il *pre-clearing* ferroviario.

In particolare per quanto concerne il servizio di manovra ferroviaria portuale si ritiene che il progetto possa contribuire ad un sensibile innalzamento del livello del servizio erogato. Considerato il ruolo centrale che il concessionario del servizio ricopre nella filiera ferroviaria portuale, si ritiene che la possibilità di instaurare un dialogo telematico ed uno scambio informativo ordinato, certificato e organizzato tra il concessionario e tutti gli attori della filiera ferroviaria possa contribuire ad una rilevante ottimizzazione del servizio e quindi ad una razionalizzazione dell'uso delle risorse a disposizione del concessionario (locomotori/locotrattori, squadre di manovra, etc.), con conseguenti benefici tanto sul fronte organizzativo e gestionale quanto su quello economico-finanziario. Parimenti potrà essere perseguito un migliore utilizzo delle infrastrutture ferroviarie all'interno del porto, organizzando le operazioni di manovra anche sulla base delle informazioni che proverranno dal sistema telematico ferroviario.

**Figura 2.3.6. - Timeline ottimizzazione ultimo miglio ferroviario**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

Il filo conduttore degli interventi e delle iniziative presentate è connesso, come più volte sottolineato, al ruolo fondamentale che lo sviluppo delle risorse immateriali e di un nuovo modello di relazioni possono svolgere nella situazione di deficit infrastrutturale venutosi a determinare. La coerenza complessiva dei diversi strumenti, tecnologici ed organizzativi, individuati dal Decreto Genova appare un elemento essenziale per inquadrare le stesse procedure approntate per il ristoro delle difficoltà che gli operatori stanno affrontando nonché per accompagnare lo sviluppo dei progetti portuali definiti in attuazione dell'art 9 bis della L. 130/2018.

## **2.4 Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema**

Nel corso del 2018, con l'entrata in vigore del D.Lgs. 232/2017, gli strumenti di pianificazione portuale hanno subito un'ulteriore trasformazione rispetto a quanto previsto dal D.Lgs 169/2016 di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124,

In particolare, l'ultimo correttivo ha ulteriormente modificato il quadro pianificatorio del 2016 che prevedeva la redazione di un Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), stabilendo un doppio livello di pianificazione, composto da:

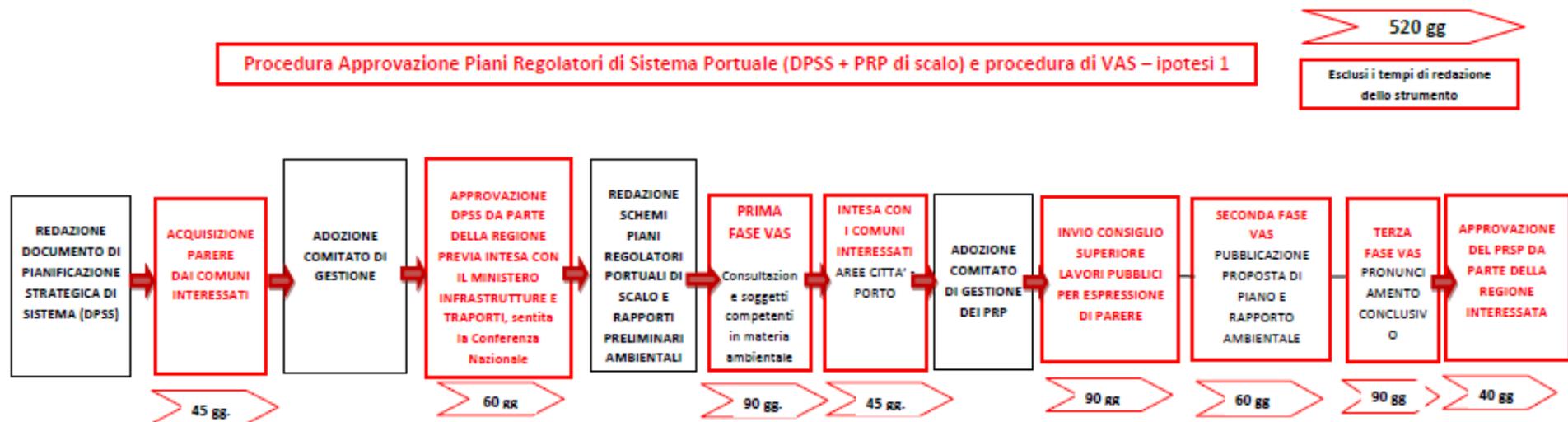
- Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) che: definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici; individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali, quelle retroportuali e le infrastrutture di collegamento e le aree di interazione porto/città. Tale documento ha altresì il compito di assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli scali;
- Piani Regolatori Portuali (PRP) per i singoli scali del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: sono redatti in attuazione al Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS; declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione; definiscono le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo.

In termini procedurali, si riscontrano quindi due fasi approvative, entrambe con il coinvolgimento dei comuni interessati che devono esprimere un parere sul DPSS e rilasciare un'intesa, come previsto nella precedente normativa, sui singoli PRP. È altresì fondamentale il ruolo della Regione che conclude entrambe le procedure approvative. La valutazione ambientale strategica viene prevista dalla norma solo per il secondo livello di pianificazione. In particolare, i passaggi individuati dalla normativa vigente sono i seguenti:

- il DPSS deve essere sottoposto al parere di ciascun comune territorialmente interessato che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto;
- il DPSS è adottato dal Comitato di Gestione e approvato nei successivi 60 gg dalla Regione, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale;

- i PRP, corredati dai relativi Rapporti Ambientali, sono adottati dal Comitato di Gestione, previa intesa con i comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città (45 giorni dal ricevimento dell'atto);
- i PRP adottati dal Comitato sono inviati per il parere di competenza al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro 90 dal ricevimento dell'atto e sono, infine, approvati dalla Regione interessata entro 45 giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) cui sono sottoposti.

Figura 2.4.1- Timeline processo di pianificazione



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

L'immagine sopra riportata (Figura 2.4.1) rappresenta le tempistiche procedurali di tutto il nuovo processo di pianificazione, senza considerare i tempi di approfondimento e redazione dei vari documenti. E' chiaro come tale processo rivesta una notevole complessità e richieda un forte impegno da parte dell'Amministrazione sia in termini di tempo sia in termini di risorse.

L'obiettivo del 2019 è quello di pervenire a una prima proposta del Documento Strategico di Sistema, al fine di poter proseguire, nel 2020, con tutti gli approfondimenti necessario allo sviluppo dei PRP e dei relativi rapporti ambientali e dar corso alle relative procedure approvative.

Ad oggi gli scali di Genova e Savona si trovano in due momenti pianificatori diversi, il primo con un PRP (Piano Regolatore Portuale) vigente approvato nel 2001 e con un nuovo Piano Regolatore Portuale la cui procedura di approvazione è stata avviata nel 2015 e il secondo con un PRP vigente approvato nel 2005 che ha consentito la realizzazione di alcuni interventi portuali e retroportuali importanti, di cui si sintetizzano brevemente i contenuti.

#### Strumenti di Pianificazione - scalo di Genova

Il PRP vigente è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale nel 2001 (n.35 del 31 Luglio 2001 rettificata con deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001) e decreto di approvazione del Ministero dell'Ambiente (del 26/10/2000).

Gli interventi ivi previsti si stanno ormai completando mentre le esigenze prospettate dal mercato e dalla comunità marittimo-portuale hanno richiesto ragionamenti di più ampio respiro, sia in termini infrastrutturali, sia dal punto di vista dei flussi informativi e della normativa degli strumenti di pianificazione, nell'ottica di migliorare la competitività complessiva del sistema portuale genovese.

A tale proposito è stata quindi avviata a partire dal 2012, con la condivisione di nuove Linee Guida per lo sviluppo dello scalo, l'attività di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, sulla base della quale sono stati prodotti e approvati in Comitato Portuale, in data 26 marzo 2015, i documenti di Piano necessari ad avviare la valutazione ambientale strategica (Schema di Piano, alternativa, Rapporto Preliminare Ambientale) come previsto dal D.Lgs 152/2006 e dalla Legge Regione Liguria 32/2012.

Lo Schema di Piano presentato è frutto di una serie di confronti con i soggetti rappresentativi della comunità portuale e di specifici approfondimenti e studi tecnici che hanno riguardato i vincoli esistenti (in particolar modo quelli del tetto

aereo), gli interventi infrastrutturali e le riconfigurazioni funzionali da proporre (con particolare riferimento a funzioni che presentano caratteristiche peculiari sotto il profilo del rischio, ma le cui collocazioni in ambito portuale costituiscono un'opportunità sia per la rigenerazioni di alcune aree, sia per una maggiore sostenibilità ambientale dei traffici portuali).

In linea con quanto indicato nelle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 2001 è stato elaborato uno strumento di pianificazione di tipo strutturale, impostazione confermata anche dalle nuove Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale del 2017.

Lo Schema di Piano recepisce valori e vincoli ambientali/territoriali e contiene un quadro conoscitivo necessario per la condivisione e la legittimazione dei caratteri, dei valori e delle limitazioni d'uso del territorio. Sulla base di questo quadro conoscitivo sono stati fissati gli indirizzi da perseguire per i diversi ambiti portuali, individuando le condizioni indispensabili per l'attuazione delle trasformazioni.

È uno strumento flessibile a livello funzionale, nel quale gli obiettivi e le scelte strategiche rappresentano il quadro generale di riferimento all'interno del quale individuare, a livello di norma dello strumento, una più ampia flessibilità attuativa, demandata a singoli progetti e interventi.

Dal punto di vista dei contenuti, a fronte di obiettivi di sviluppo piuttosto tradizionali e consolidati per un porto di rilievo internazionale come Genova, le maggiori novità del nuovo Schema di Piano riguardano le strategie individuate per perseguirli, riconducibili sostanzialmente alle seguenti:

- miglioramento dell'accessibilità, in primo luogo marittima e terrestre dal punto di vista infrastrutturale, ma anche urbana, con la creazione di nuovi affacci sul mare e sul porto;
- innovazione, in termini di migliore organizzazione del processo e dei flussi, con un crescente utilizzo di reti informative per snellire le procedure (a tal proposito è stata elaborata una specifica parte di piano definita "immateriale");
- flessibilità, a livello normativo, funzionale e, di conseguenza, di gestione del territorio;
- condivisione, da un lato nella redazione del piano e dall'altro nell'utilizzo di spazi portuali, con particolare riferimento agli ambiti di confine con il tessuto urbano.

Sulla base dello Schema di Piano i cui principi sono stati sopra sintetizzati, nel giugno del 2015 è stata quindi avviata presso la Regione Liguria la fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con i soggetti ambientalmente

competenti, prevista dalla normativa vigente per arrivare alla definizione degli approfondimenti necessari per la stesura definitiva del Rapporto Ambientale che deve accompagnare il nuovo Piano.

La prima fase della VAS si è chiusa con alcune richieste di approfondimenti per la redazione del Rapporto Ambientale, da accompagnare alla redazione del documento definitivo di PRP e da integrare nella stessa.

Al fine di poter proseguire nell'iter di approvazione dello strumento urbanistico l'allora Autorità Portuale avrebbe dovuto quindi procedere con aggiornamenti e approfondimenti urbanistici, tecnici ed ambientali finalizzati alla stesura del Documento definitivo del nuovo Piano Regolatore Portuale e del Rapporto Ambientale.

A tal proposito nella prima metà del 2016 è stato predisposto un bando di gara per l'affidamento di un servizio di urbanistica relativo alla redazione del Documento Definitivo di Piano e del Rapporto Ambientale, sulla base dei documenti già approvati nel Comitato Portuale del 26 marzo 2015 e delle risultanze emerse dalla fase di scoping della VAS. Il bando per l'affidamento del servizio non ha avuto corso, vista l'intervenuta modifica normativa, ma potrà essere opportunamente integrato e modificato in base alle esigenze del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in corso di definizione.

### Strumenti di Pianificazione - scalo di Savona - Vado

Il Piano Regolatore Portuale di Savona, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.22 del 10 agosto 2005, che si sviluppa sul territorio dei comuni di Albissola Marina, Savona, Vado Ligure e Berguggi, ha determinato gli elementi fondanti che hanno dato corso alla progettazione e alla realizzazione di numerose opere ed insediamenti ormai caratterizzanti l'assetto portuale e costiero di Savona-Vado. Gli obiettivi principali delineati nel Piano, possono essere sintetizzati in tre temi :

- a) lo sviluppo di nuove infrastrutture portuali, quali la piattaforma multifunzionale a Vado Ligure ed il Terminal passeggeri a Savona, l'adeguamento delle opere di difesa e di accesso ai porti, l'ambientalizzazione degli impianti di sbarco delle rinfuse nere, il nuovo gate passeggeri, per una maggiore razionalizzazione ed accrescimento dell'operatività, nonché l'implementazione dei collegamenti viari e ferroviari dei due scali di Savona e Vado Ligure, per consentire il

rafforzamento delle attività logistico-portuali già presenti e l'individuazione di spazi per nuovi settori;

- b) l'identificazione delle aree a vocazione turistica ed, in particolare, delle attività turistico ricreative legate al mare, al diporto nautico e delle attività correlate, come la cantieristica minore per le imbarcazioni da diporto;
- c) la ricerca di sinergie tra il porto e la città, migliorando la compatibilità tra le attività portuali e quelle urbane e individuando nuove soluzioni per valorizzare gli spazi di maggior pregio.

Sulla base di questi tre indirizzi sono stati messi in atto significativi interventi il cui esito positivo ha determinato gran parte dell'attuale assetto territoriale, grazie ad una costante collaborazione con le amministrazioni comunali, anche mediante accordi di programma, e l'interazione anche con i comuni non facenti parte del territorio in amministrazione ma strettamente correlati quale il comune di Quiliano e di Albisola Superiore, interessati, rispettivamente, da impianti retro portuali e da infrastrutture viarie ("Aurelia BIS").

Devono tuttavia essere ancora completati parte degli obiettivi delineati nel Piano, fra cui alcuni indirizzi di programmazione già condivisi con altre Amministrazioni - Comuni Regione ecc.), come la riqualificazione di porzioni del waterfront dal ponente del comune di Savona al comune di Albissola Marina e del fronte mare di Porto Vado, l'intervento presso il piazzale portuale prospiciente il Priamar a fruizione mista portuale/urbana come da protocollo d'intesa con il Comune di Savona e gli interventi di completamento del Terrapieno Sud in Comune di Bergeggi per attività portuali e opere di "schermatura" a favore del Comune di Bergeggi.

Ad oggi emerge inoltre l'esigenza di individuare lungo le principali direttrici della viabilità spazi da destinare ad autoporti, in grado di soddisfare le crescenti necessità del trasporto su gomma anche in relazione alle limitazioni di percorrenza autostradale nei periodi estivi, nonché creare polmoni ove acquisire le priorità per l'accesso al porto e ai terminal riducendo code negli ambiti urbani.

A tal proposito sono state avviate alcune prime valutazioni sugli interventi ipotizzati, da cui gli stessi risulterebbero per la maggior parte dei casi conformi al vigente PRP. Altre analisi progettuali ed approfondimenti sulle nuove esigenze manifestate dal territorio potrebbero in qualche modo comportare una modifica sostanziale al vigente PRP.

Tali nuove tematiche potranno essere recepite nel nuovo PRSP dell'AdSP.

## La pianificazione del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Tenuto conto dello stato dell'arte della pianificazione in entrambi gli scali del sistema e dei mutamenti in atto nel settore marittimo portuale in generale e negli scali di Genova e Savona, le attività da sviluppare in tema di pianificazione nel prossimo triennio devono rispondere sia a imminenti esigenze operative sia a obiettivi che riguardano il medio/lungo termine e che devono pertanto trovare idonee risposte in termini di strategie e azioni da perseguire nei nuovi documenti di pianificazione.

Nelle more dell'aggiornamento delle Linee Guida emanate nel 2017 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che dovrà ricalibrare le indicazioni e gli indirizzi alla luce delle modifiche introdotte dal correttivo del 2018, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale si pone l'obiettivo di dare formale avvio nel 2019 a questo nuovo e complesso percorso di pianificazione portuale, a partire dall'elaborazione di una proposta del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS).

La dimensione strategica del DPSS deve configurarsi nei seguenti aspetti:

- definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione di AdSP, in coerenza con il *Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)*, con gli *orientamenti europei* in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, con il *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*;
- individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, indicare le aree retro-portuali, definire le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano, con particolare riferimento al quadro della programmazione di breve termine (delineata, per Genova, nel Programma Straordinario del Commissario) e di medio-lungo termine. Per il porto di Savona - Vado Ligure il tema dell'individuazione e perimetrazione retroportuale assume specifico rilievo in relazione alle aree private di ADSP sulle quali sono già in corso importanti interventi infrastrutturali relativi ai nuovi varchi portuali e di potenziamento del parco ferroviario;
- contenere gli elaborati necessari per descrivere e rappresentare l'assetto territoriale del sistema e per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori dei singoli scali.

La redazione di tale documento di pianificazione strategica richiede in primo luogo una ricognizione dell'assetto territoriale e dello stato di fatto della pianificazione dei singoli scali di Genova e Savona che costituiscono il nuovo Sistema Portuale, oltre a una restituzione e rappresentazione delle dimensioni e delle attività presenti in tutto il sistema portuale, cui deve seguire una lettura coordinata delle esigenze e delle strategie da mettere in atto a livello di sistema, tenuto conto delle reti infrastrutturali esistenti e programmate e dei mercati potenziali.

Al fine di pervenire ad una migliore rappresentazione e lettura delle informazioni del sistema portuale e per poter quindi gestire e pianificare al meglio tutte le aree di giurisdizione dello stesso, è previsto l'immediato avvio di un'indagine di mercato con l'obiettivo di individuare un soggetto idoneo a realizzare un Sistema Informativo Geografico per l'ADSP e ne segua, a stretto contatto con gli uffici a vario titolo competenti, le fasi di implementazione, oltreché la formazione del personale dell'ente nei vari comparti interessati (tecnico, pianificatorio, demaniale, etc.).

La dimensione strategica del DPSS deve inoltre intervenire sul processo di formazione dello strumento che deve costruirsi attraverso un coinvolgimento tra i contesti socio-economici, genovese e savonese, il confronto con ciascun Comune territorialmente interessato che dovrà esprimersi sul DPSS, con la comunità portuale e con gli enti territoriali referenti per le aree retro portuali dei diversi scali del sistema portuale.

Dovranno pertanto essere attivati idonei strumenti di comunicazione e coinvolgimento degli stakeholder, atti a garantire lo svolgimento di un percorso pianificatorio condiviso e partecipato.

Tale attività riveste una particolare delicatezza, nel momento in cui il DPSS, oltre a definire obiettivi e strategie di sistema, identifica già le linee di indirizzo per la redazione dei Piani Regolatori dei singoli scali portuali, linee che, al fine di una positiva conclusione degli iter pianificatori, devono necessariamente essere condivise dalle istituzioni e integrate con le linee pianificatorie dei territori sui quali ricadono sia i positivi impatti socio economico delle attività portuali, sia per le diverse esternalità attribuibili alle stesse.

## 2.5 La politica ambientale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale 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 nel 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 politica, progettuale e operativa del porto.

L'ente è impegnato da anni in progetti e interventi 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 le altre Istituzioni.

In particolare, l'ente portuale, 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 CO<sub>2</sub>"

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 301 del 29 dicembre 2018 è stato pubblicato il comunicato che dà 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.

I contenuti che deve possedere il DEASP sono di seguito riassunti:

- individuazione degli obiettivi di sostenibilità energetico ambientale del porto;
- individuazione degli interventi e delle misure da attuare per il raggiungimento degli obiettivi;
- preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- programmazione degli interventi, anche parziali, in un arco temporale prefissato, individuando gli obiettivi da raggiungere.

Il lavoro che verrà svolto fin dai prossimi mesi sarà quello di coordinare i rispettivi documenti energetici - ambientali e di valutarne le necessarie integrazioni in accordo con le Linee Guida sopra citate.

Dette integrazioni dovranno, fra l'altro, essere coerenti con quanto fin d'ora si può ritenere necessario ai fini della documentazione di supporto alla VAS che dovrà accompagnare il nuovo Piano Regolatore di Sistema. In questo senso l'esperienza maturata nel porto di Genova a seguito dell'avvio della procedura di valutazione del nuovo Piano Regolatore Portuale fornisce utili elementi estensibili all'intero sistema portuale.

Il tema ambientale rappresenta quindi un ulteriore elemento di trasversalità che richiederà, anche nell'ambito della redazione del Piano Energetico Ambientale, la partecipazione di competenze diverse di tipo tecnico, urbanistico e demaniale.

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 CO<sub>2</sub> e la riduzione delle emissioni acustiche 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 focalizzata sia agli aspetti di riduzione delle emissioni inquinanti ed efficientamento energetico, sia alla riduzione dell'impatto acustico;
- lo studio e l'implementazione, anche attraverso una campagna informativa di sensibilizzazione, di un nuovo servizio di raccolta e gestione differenziata dei rifiuti prodotti in area portuale con l'obiettivo di separare e riciclare i due terzi del materiale complessivo;
- la partecipazione ad un progetto europeo per lo studio di un modello di economia circolare sulla gestione dei rifiuti da terra e da nave;
- la partecipazione ad un progetto europeo per la riduzione dell'impatto acustico derivante dalle attività portuali;
- la partecipazione e il coordinamento di un tavolo di lavoro incentrato sulla tematica del rumore del quale l'AdSP è ente promotore insieme agli altri principali soggetti istituzionali, quali Comune, Città Metropolitana, ARPAL, Regione, ed il difensore civico;
- la realizzazione della duna localizzata nella sponda sud del canale di calma di Genova Prà con la duplice funzione di mitigazione visiva delle attività portuali e riduzione dell'impatto acustico;
- 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".
- La sensibilizzazione dei concessionari verso un progressivo abbandono dell'uso dei combustibili fossili tradizionali, per mirare ad un incremento progressivo dell'impiego delle energie rinnovabili e dei combustibili alternativi.

Per il polo savonese i principali riguardano:

- l'integrazione delle attuali tecnologie di distribuzione elettrica on shore e la successiva realizzazione dell'infrastruttura necessaria per accogliere la prima nave passeggeri alimentata a GNL prevista a Savona per fine 2019;
- il monitoraggio dei consumi e della produzione energetica dell'Autorità di Sistema Portuale, delle aree portuali comuni (illuminazione) e delle aree demaniali date in concessione ad operatori privati.

### Impatto delle nuove normative ambientali sui traffici marittimi

Il prossimo triennio vedrà entrare in vigore diverse normative ambientali che avranno un impatto diretto sul mercato del trasporto marittimo.

In particolare la normativa IMO Marpol Annex VI (c.d. IMO 2020), entrata in vigore nella sua forma definitiva il 1° Luglio 2010, prevede la regolamentazione ed il controllo delle emissioni nocive nell'aria da parte di tutte le tipologie di nave. La normativa si è concentrata prevalentemente sul contenimento delle emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di azoto (NOx), oltre che di tutte quelle sostanze in grado di danneggiare lo strato di ozono generate dall'utilizzo dei combustibili fossili.

Dal 1° Gennaio 2020 sarà obbligatorio per tutte le tipologie di navi ridurre le emissioni prodotte che contengano lo 0,5% di SOx rispetto all'attuale 3,5% o al 4,5% in vigore fino al 2012.

Per raggiungere questo target, gli armatori potranno scegliere se bruciare bunker con un minore contenuto di zolfo, utilizzare fonti alternative quali GNL, GPL o bio-fuel, oppure installare dei filtri alle ciminiere (c.d. *scrubbers*) in grado di ridurre le emissioni.

Il 13 febbraio del 2004 è stata, invece, adottata la convenzione internazionale IMO per il controllo ed il trattamento delle acque di zavorra delle navi (c.d. *Ballast Water Management*) che è successivamente entrata in vigore l'8 Settembre 2017.

A seguito di questa convenzione tutti gli armatori sono obbligati ad installare, in concomitanza del primo rinnovo del certificato IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*) successivo all' 8 Settembre 2019, un sistema in grado di prevenire l'introduzione di specie marine invasive in nuovi ecosistemi.

### Lo sviluppo del GNL

Il GNL (gas naturale liquefatto) è considerato il meno inquinante tra i combustibili fossili grazie alle minori emissioni atmosfera comparato ai combustibili fossili tradizionali. In particolare, rispetto ai tradizionali bunker, si distingue per l'assenza di emissioni di anidride solforosa (SOX), per la riduzione del 25% circa delle emissioni di anidride carbonica (CO2), dell'85% circa delle emissioni di ossidi di azoto (NOX) e del 95% circa delle emissioni di particolato (PM).

Per anni la difficoltà principale legata all'utilizzo di GNL come combustibile marittimo è stata legata alla scarsa disponibilità della materia prima e alla quasi totale assenza di porti in cui fare rifornimento.

Nell'ultimo periodo, soprattutto a valle dell'introduzione dello *shale gas* sul mercato globale, la disponibilità di materia prima è cresciuta e diversi porti si sono attrezzati per fornire alle navi punti di rifornimento.

In Europa sono già attive strutture per il bunkeraggio di GNL nei porti di Zeebrugge e Rotterdam, e se ne dovrebbero aggiungere a breve altri nel Mar Mediterraneo, in particolare nei porti di Marsiglia, Barcellona e Gibilterra.

Anche il sistema Genova - Savona è attivo per trovare soluzioni in grado di offrire la stessa possibilità alle navi che vengono ospitate presso i terminal. A questo proposito è già iniziato uno studio per individuare una fattibilità progettuale per la realizzazione di un deposito di GNL utilizzabile per il rifornimento/bunkeraggio delle navi richiedenti tale servizio.

Al fine di individuare possibili soluzioni, anche su piccola scala e con diverse modalità d'impiego del combustibile, l'AdSP partecipa al progetto europeo denominato "GNL Facile". L'obiettivo del progetto è la realizzazione e gestione, da parte di un operatore del settore, di una stazione di rifornimento, comprensiva di serbatoio criogenico, per l'approvvigionamento di mezzi gommati ed imbarcazioni adibite ai servizi portuali.

È in corso la valutazione circa l'idonea collocazione di queste strutture che, dovendo servire le utenze che scaleranno nei porti del sistema, dovranno essere localizzate in almeno due distinte aree. La realizzazione definitiva, comprensiva delle autorizzazioni necessarie, da parte degli organi competenti e le fasi utili del progetto, è prevista entro tre anni.

Nell'ottica di raggiungere questo obiettivo, le varie componenti coinvolte a livello locale, quali Regione Liguria, Città Metropolitana, Comune di Genova, AdSP MaLO, Direzione Marittima della Liguria, Direzione Regionale dei VVFF, CCIAA di Genova e delle Riviere, UNIGE e CIELI, hanno attivamente partecipato alla firma di un protocollo di intesa. Detto protocollo impegna le parti ad effettuare attività ed iniziative di collaborazione congiunta e reciproca nella consapevolezza che la conoscenza del GNL per trazione rappresenta, oltre che un'opportunità dal punto di vista ambientale, un'opportunità di sviluppo per l'intero territorio ligure.

## 2.6 La politica europea

Con la costituzione della nuova Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, la programmazione della crescita dei due scali di Genova e Savona da parte di un unico soggetto consente di avviare sinergie e complementarità su un complesso territoriale, infrastrutturale e di attività assai più ampio, acquistando un maggior peso strategico, a livello non solo nazionale, ma anche europeo. Il ruolo svolto dal modello di sviluppo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nel Mediterraneo ed in Europa può quindi godere di nuove prospettive di potenziamento.

Nell'ambito della politica europea e delle principali azioni per il prossimo triennio si consolideranno i due filoni di intervento principali, fortemente correlati, nei quali si articola l'attività mirata a portare all'attenzione degli organi comunitari interessi ed obiettivi del sistema portuale. Da una parte si registra la partecipazione ai principali organi associativi e gruppi di lavoro portatori di interessi, complementari a quelli di AdSP, sui temi della politica portuale e dei trasporti, mentre dall'altra si prosegue o si avviano iniziative progettuali in grado di generare opportunità di finanziamento da parte dell'Unione Europea.

Con riferimento alla prima categoria di attività, nel prossimo triennio proseguirà l'impegno di Autorità di Sistema al Forum consultivo del Corridoio Reno - Alpi, previsto dal Regolamento UE 1315/2013, presso il quale gli Stati Membri e i principali stakeholder del Corridoio (i gestori delle reti ferroviarie e autostradali, le autorità di sistema e quelle portuali e gli operatori logistici) rappresentano al Coordinatore gli interventi di realizzazione prioritaria per consentire il completamento e l'efficace messa in esercizio dei diversi segmenti del Corridoio stesso, così da assicurare l'effettivo sviluppo del trasporto multimodale lungo la sua intera estensione.

Gli esiti delle consultazioni in sede di Forum trovano la loro sintesi nel Piano di Lavoro del Corridoio, che diventa il principale strumento di riferimento e di *governance* per contemperare le esigenze e gli interessi dei numerosi e diversi stakeholder del Corridoio con le priorità indicate dalla Commissione europea in termini di sviluppo della rete centrale dei trasporti.

Ciò anche con l'obiettivo di accrescere l'accettabilità sociale degli interventi di grande infrastrutturazione lungo il Corridoio, che attraversa territori caratterizzati da alta densità di popolazione ed utilizzo intensivo degli spazi disponibili.

Si rinnoverà, altresì, l'impegno di AdSP quale stakeholder del Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) denominato "Corridor Rotterdam - Genoa", costituito attraverso il Regolamento UE 913/2010.

Lo scorso marzo 2019, AdSP ha anche ospitato gli incontri del Comitato esecutivo e del Terminal Advisory Group del GEIE.

Inoltre, è stata di recente perfezionata l'adesione di Autorità di Sistema al Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale denominato "Alleanza interregionale per il Corridoio Reno-Alpi", il cui scopo principale è quello di promuovere una visione condivisa ed integrata dello sviluppo del Corridoio, anche attraverso la creazione di nuovi strumenti di *governance* in grado di assicurare la progressiva realizzazione dello stesso, che, proprio in ragione della sua posizione all'interno della cosiddetta *Blu Banana* (una delle regioni più densamente popolate ed economicamente sviluppate in Europa), è caratterizzato da un grado di maturità e complessità particolarmente elevato.

In considerazione dell'ampia ed articolata compagine partecipativa che caratterizza il GECT nell'ambito della propria partecipazione Autorità di Sistema si farà promotrice in particolare delle iniziative progettuali che sono maggiormente in grado di valorizzare il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale quale nodo portuale fondamentale sul Corridoio, al servizio non solo dei bacini d'utenza del Nord Italia ma anche, in prospettiva, delle principali regioni economiche della Germania meridionale e della Svizzera.

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, all'interno di gruppi di influenza in grado di fornire alle istituzioni europee già un primo livello di mediazione tra le esigenze dei diversi membri, nonché di rappresentare con il necessario peso economico e politico gli interessi dei partecipanti.

Inoltre, le partecipazioni qui menzionate permettono ad AdSP 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.

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 triennio, 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.

Come precedentemente illustrato nel capitolo dedicato alle azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici, la situazione emergenziale che si è venuta a creare nella città e nel porto di Genova a seguito del crollo del Ponte Morandi, ha determinato la necessità di ripensare in tempi rapidi il modello di sviluppo, portando AdSP a farsi promotrice, insieme a UIRNet ed in collaborazione con RFI, della proposta progettuale denominata E-Bridge.

Il progetto, che è pronto per essere avviato, avrà un impatto socio-economico positivo nel breve periodo, 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. Successivamente, gli esiti del progetto pilota costituiranno la base per sviluppare una nuova azione con effetti di lungo periodo, destinata a consolidare i risultati ottenuti in un modello duraturo di sviluppo del porto e della sua economia .

Nel medio e lungo termine, infatti, gli esiti dell'azione pilota prevista nel progetto costituiranno il riferimento per la realizzazione di aree *buffer* remote e per l'organizzazione dei connessi servizi di *shuttling* stradale e ferroviario, al servizio dell'ottimizzazione del ciclo logistico-portuale che fa capo al Sistema portuale.

Sotto il profilo dell'impatto ambientale, la migliorata gestione del traffico merci, stradale e ferroviario, e l'accresciuta interoperabilità ferroviaria con un previsto *modal shift* a favore della modalità di trasporto ferroviario, si tradurranno in una riduzione della congestione del traffico su strada, con riferimento al cosiddetto ultimo miglio portuale, alle connessioni tra il porto ed i mercati di origine e destinazione delle merci ed anche alle interazioni tra traffico urbano e traffico portuale.

Inoltre, nel prossimo triennio proseguiranno le attività dei progetti europei già avviati:

- ✓ “INES - Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa”, che comprende gli interventi di elettrificazione delle banchine del terminal portuale di Prà-Voltri per ridurre le emissioni inquinanti ed acustiche prodotte dalle navi all’ormeggio;
- ✓ “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;
- ✓ “GAINN4MOS” e “GAINN4CORE”, in fase di chiusura nel 2019, co-finanziati con fondi CEF e focalizzati sull’elaborazione di studi di fattibilità e progetti pilota per la realizzazione, nei porti che partecipano all’iniziativa, tra cui Genova, di nuove infrastrutture per il GNL, nell’ambito di un’ampia compagine che include anche, tra gli altri, la Spagna, la Francia, il Portogallo e la Slovenia.
- ✓ GRAMAS, finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera “Italia/Francia “Marittimo”, per la creazione di un sistema di previsione e monitoraggio delle variazioni batimetriche nei bacini portuali, con una prima sperimentazione nei porti di Piombino, Savona e Tolone;
- ✓ RUMBLE (Italia/Francia Marittimo), centrato sul monitoraggio, la misurazione e la modellizzazione degli impatti sonori delle attività portuali ante e post opere di mitigazione (elettrificazioni); 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;
- ✓ IMPATTI-NO (Italia/Francia Marittimo), che si propone di coordinare le attività di gestione dei rifiuti terra/mare, come previsto dalla Direttiva Europea 2000/59/CE, con l’elaborazione di piani di gestione e tariffari da applicare ai diversi utenti portuali. Attraverso la partecipazione al progetto, AdSP intende capitalizzare le diverse esperienze dei vari partner in merito alla gestione dei rifiuti mare/terra nei porti;
- ✓ GNL-Facile (Italia/Francia Marittimo), che prevede lo sviluppo di azioni pilota che, per quanto riguarda il sistema portuale Genova-Savona, consisteranno nel testare un impianto mobile per lo stoccaggio e rifornimento di GNL a mezzi portuali terrestri e/o nautici. AdSP ha pertanto avviato gli approfondimenti tecnici e amministrativi finalizzati ad avviare nel prossimo anno le procedure per disporre di tale impianto. L’utilizzo di tale impianto,

che rappresenta senza dubbio un'esperienza all'avanguardia nel panorama portuale nazionale, è propedeutico ai piani di utilizzo del GNL che AdSP si propone di sviluppare su più vasta scala, anche in conformità con le politiche europee di riferimento in materia.

In generale, nell'arco del prossimo triennio, anche in considerazione della situazione emergenziale in precedenza menzionata e dell'Azione pilota sopra descritta, le nuove ed ulteriori azioni proposte da AdSP in ambito comunitario si focalizzeranno in prevalenza sul rafforzamento delle connessioni logistiche con le aree retroportuali, sull'ampliamento e sulla modernizzazione della capacità infrastrutturale del porto e sulla risoluzione dei colli di bottiglia, anche ad integrazione delle attività sviluppate nell'ambito dell'Azione pilota.

Inoltre, particolare rilievo continueranno a ricoprire il filone ambientale, con specifico riguardo all'avvio di azioni di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico ed all'utilizzo di energie alternative.

A tal fine, AdSP potrà sfruttare ancora le opportunità di finanziamento offerte dall'attuale programmazione europea 2014-2020, con particolare riguardo ai programmi Meccanismo per Collegare l'Europa (CEF - *Connecting Europe Facility*) ed i bandi CEF-*Blending*, Orizzonte 2020 e FESR, ma anche già porsi nell'ottica di agire con uguale propositività nella nuova programmazione finanziaria 2021-2027.

## 2.7 Il lavoro portuale

Il lavoro portuale costituisce uno dei fattori strategici per lo sviluppo della competitività del sistema del Mar Ligure Occidentale la cui valenza è stata disciplinata nell'ultima riforma portuale attraverso il Piano Organico Porto, considerato come uno strumento di programmazione di carattere strategico specificamente dedicato ad uno dei fattori produttivi più rilevanti nel processo portuale.

Come è noto, 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.*

Per la prima volta il tema del lavoro viene affrontato nella sua organicità coinvolgendo tutte le forze produttive in capo alle imprese autorizzate ex art. 16, 17 e 18.

Tale approccio, che ha trovato la sua prima applicazione negli scali del sistema a fine 2018, si è sostanziato 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).

Infatti, 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 di definizione del primo POP ha visto coinvolti i rappresentanti di tutte le imprese autorizzate nei due scali di Genova e Savona nonché delle OO.SS. di categoria e ha richiesto l'avvio di un primo sistema di rilevazione di informazioni sia quantitative, sia qualitative relative all'organizzazione del processo produttivo.

Il primo POP approvato a fine dicembre 2018 ha risposto all'esigenza di ricostruire una rappresentazione dei fabbisogni/organizzazione del lavoro che dovrà essere sistematicamente aggiornata secondo quanto rappresentato sulla base delle prospettive contenute nei programmi di attività delle imprese con specifica attenzione alla componente occupazionale ed alla sua professionalizzazione.

Nel corso degli incontri tenutisi per la redazione del primo Piano si è concordato che da parte delle Associazione Datoriali venga elaborata una proposta di piano di formazione riferita al personale dipendente delle imprese e contenente un contributo progettuale ai programmi di formazione delle compagnie portuali.

Le imprese autorizzate ex art. 17 hanno da parte loro elaborato programmi di formazione concentrati sia sullo sviluppo di attività di aggiornamento in materia di sicurezza sul lavoro, sia sulle attività formative connesse alle abilitazioni relative all'utilizzo di impianti specializzati quali gru, semoventi, carrelli elevatori e agli interventi formativi specifici (frequentemente attivati su base individuale) che si concentrano nel segmento del ciclo containerizzato e in quello dei traghetti/rotabili.

In fase di aggiornamento del Piano Organico Porto si terrà conto, oltre che delle attività formative, anche di tutte le iniziative finalizzate ad un progressivo svecchiamento della forza lavoro (incentivazione al pensionamento) ed eventuali percorsi di ricollocazione/reimpiego.

Richiamato quanto sopra e precisato che l'aggiornamento del POP costituisce un processo separato rispetto alla più ampia definizione di obiettivi e strategie del POT, occorre comunque indicare nel seguito quelle iniziative già intraprese e di prossimo sviluppo in relazione alle imprese autorizzate ex art. 17.

Al di là delle diverse criticità che caratterizzano la fornitura di lavoro temporaneo portuale, le imprese di Genova e Savona hanno subito le conseguenze sia del crollo del ponte Morandi sia dei fortuali di fine ottobre.

Rispetto a tali circostanze straordinarie, con riferimento al porto di Genova, sono intervenute le misure di cui all'art. 9-ter della legge 130/2018 che ha stabilito la proroga ex lege dell'autorizzazione a tutto ottobre 2024 nonché l'erogazione di un contributo, per l'annualità 2018 (estensibile al 2019 e 2020), a fronte di avviamenti integrativi e straordinari attivati in sostituzione di mancati avviamenti nei terminal.

La situazione di crisi sopra rappresentata è stata recentemente oggetto di una proposta di legge che estenda l'applicazione del citato art. 9-ter anche alla compagnia portuale di Savona rispondendo ad una duplice esigenza:

- garantire un modello omogeneo di organizzazione del lavoro per l'intera Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale attraverso un allineamento delle scadenze dell'autorizzazione ex art. 17 in capo ad entrambe le imprese operanti nel porto di Genova e in quello di Savona-Vado,;
- estendere all'impresa autorizzata ex art. 17 nello scalo di Savona Vado il contributo già previsto per il soggetto autorizzato nello scalo di Genova in ragione sia degli effetti indotti dal crollo del ponte Morandi, sia degli eventi calamitosi che hanno pesantemente compromesso l'operatività del porto di Savona Vado, garantendo la continuità delle operazioni portuali e l'equilibrio gestionale.

Tali proposte non risultano essere state accolte quali emendamenti di provvedimenti in approvazione e si auspica possano essere a breve riproposti.

In carenza di certezze circa l'esito delle proposte sopra richiamate e considerato che l'autorizzazione in capo alla CULP Pippo Rebagliati è in scadenza a fine marzo 2020, la prima conseguenza è l'attivazione di una nuova procedura di gara rispetto alla quale sono già in corso le attività istruttorie e che impegnerà l'ente nel corso del 2019.

In parallelo proseguiranno nel corso del prossimo triennio le azioni per l'attuazione di quanto disposto dall'art. 15 bis della legge 84/94 che prevede:

*“15-bis. 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”.*

In particolare, gli obiettivi generali di intervento indicati nel dettato normativo si riferiscono al sostegno dell'occupazione, al rinnovamento e all'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa fornitrice di manodopera portuale.

Tali obiettivi risultano, come più volte rappresentato in occasione dell'adozione di atti da parte del Comitato di Gestione, in linea con le evoluzioni che hanno nel frattempo interessato il settore marittimo portuale sotto il profilo della crescita della dimensione delle navi, della specializzazione produttiva/funzionale e della diversificazione delle attività.

A proposito delle azioni intraprese per l'attivazione delle misure previste dall'art. 15-bis occorre ricordare:

- la delibera del Comitato di Gestione del 31 maggio 2018 nella quale è stato approvato il riconoscimento di un contributo pari a 932.976,84 a fronte delle spese di formazione sostenute per euro 705.076,03 dalla Compagnia CULMV Paride Batini S.c.a.r.l. e per euro 227.900,81 dalla Compagnia CULP "Pippo Rebagliati" S.c.a.r.l., dando mandato agli Uffici per l'elaborazione delle necessarie note di variazione da sottoporre ad una successiva seduta del Comitato di Gestione;

- il provvedimento del 31 luglio 2018 del Comitato di Gestione in ordine al Piano di Sviluppo ed Efficientamento predisposto dal soggetto autorizzato ex art. 17 nello scalo di Genova sull'orizzonte temporale 2018-2022 che, oltre a fornire una completa ed esaustiva analisi dell'attuale e prospettico modello organizzativo e gestionale, degli scenari di sviluppo e della situazione economico-patrimoniale e finanziaria, aveva messo in luce l'esigenza di porre in essere una serie di interventi articolati sui seguenti ambiti:

- a. miglioramento della situazione economica
- b. efficientamento organizzativo e di processo
- c. riequilibrio patrimoniale e finanziario

In esito a quanto illustrato si era deliberato:

- di approvare il "Piano Industriale di riequilibrio, rilancio e sviluppo della Compagnia";
- di approvare subordinatamente all'esito positivo degli approfondimenti riguardo alla natura degli interventi finanziati dall'ente previsti dall'art. 17 comma 15 bis legge 84/94, avuto riguardo alle norme comunitarie in materia di aiuti di stato, l'attivazione di quanto previsto nel Piano che comporti futuri impegni finanziari dell'ente;
- di dare mandato agli uffici per la definizione dei contributi dell'isopensione e la loro corresponsione nel periodo 2018-2020;

- di dare mandato agli Uffici di redigere il Protocollo di Intesa tra AdSP e CU da sottoporre al Comitato di Gestione e finalizzato alla realizzazione del piano di ricollocamento di n.60 soci nel biennio 2018-2019 nei termini indicati nella relazione.

Nelle more delle sopracitate attività di approfondimento delle tematiche relative agli Aiuti di Stato, nel frattempo avviate, entrambe le imprese autorizzate ex art. 17 per gli scali di Genova e Savona, a fine dicembre 2018, hanno presentato istanza per il riconoscimento di un contributo in regime di “*de minimis*” in conformità al Regolamento (UE) 1407/2013. A seguito dell’istruttoria, in data 21 dicembre 2018 il Comitato di Gestione ha deliberato l’erogazione del contributo a favore della CULP “Pippo Rebagliati” nella misura di euro 200.000,00 e della Compagnia Unica “Paride Batini” nella misura di euro 186.163,00.

Ad oggi si prevede, nel brevissimo termine, un riscontro in merito al tema degli aiuti di stato. Nel frattempo sono state in ogni caso avviate, per entrambe le imprese autorizzate ex art 17, le seguenti attività:

- l’acquisizione delle rendicontazioni relative alle attività di formazione per l’annualità 2018, la cui programmazione era già stata sottoposta all’ente nel corso della stessa annualità;
- l’istruttoria connessa all’implementazione del piano di reimpiego/ricollocamento in altre mansioni dei lavoratori che, come evidenziato nella norma, risultano inadatti totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali;
- l’aggiornamento del piano per la definizione dei contributi dell’isopensione nel periodo 2019-2021.

## 2.8 L'organizzazione

### Processo di adeguamento dell'organizzazione agli obiettivi del POT

La dotazione organica dell'Autorità di Sistema Portuale è di 282 persone ed è stata deliberata dal Comitato di Gestione, con parere favorevole del Collegio dei Revisori, e approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 31 luglio 2017.

Tale dotazione rispecchia numericamente quella delle due Autorità Portuali cessate (221 per l'ex Autorità Portuale di Genova e 61 per l'ex Autorità Portuale di Savona).

Al momento della sua approvazione risultavano presenti in servizio 255 persone.

A seguito di questi provvedimenti e delle indicazioni contenute nel POT 2017/2019, l'Autorità di Sistema Portuale ha stabilito, dapprima il piano di fabbisogni del personale 2017/2019, successivamente l'aggiornamento 2018/2020 oltre che il piano annuale 2018, recentemente aggiornato, unitamente al piano per l'assunzione del personale a tempo determinato come previsto dall'articolo 2 del "Decreto Genova".

In particolare i piani di assunzione 2017 e 2018 danno attuazione alla riorganizzazione precedentemente definita, nonché alle indicazioni previste nel POT 2017/2019 che prevedevano:

- a) adesione alle previsioni del D.lgs 169/2016 mediante la costituzione degli Uffici Territoriali di Genova e Savona-Vado;
- b) necessità del rafforzamento della Direzione Tecnica in modo da utilizzare al meglio e rapidamente le risorse disponibili;
- c) centralità nell'organizzazione dell'ente delle strutture deputate a sviluppare i programmi di digitalizzazione e ICT delle attività sia interne che a rilevanza esterna dell'AdSP. Queste strutture assumono un ruolo particolarmente strategico anche tenuto conto che la digitalizzazione dei servizi, dei processi e dei procedimenti rappresenterà, unitamente all'avvio del SUA (Sportello Unico Amministrativo) di cui all'articolo 15 bis del d.lgs. 169/2016, la vera svolta capace di imprimere slancio e dinamicità all'azione dell'ente;
- d) centralità delle strutture dedicate alle attività di pianificazione strategica e territoriale della nuova Autorità di Sistema, in particolare ai fini dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema oltre che della programmazione degli investimenti;

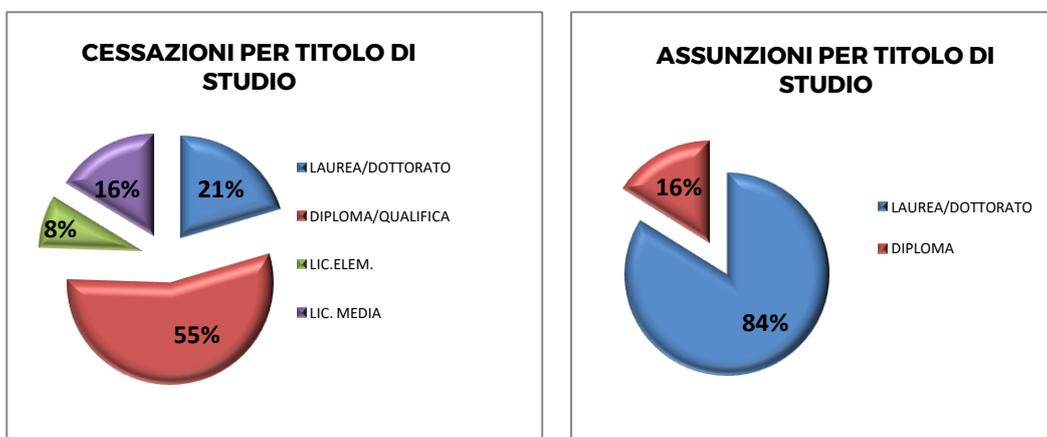
- e) avvio di un nuovo sistema di misurazione e valutazione della performance come strumento per la valutazione dell'efficacia, della trasparenza e del buon andamento della gestione dell'AdSP prevista dall'articolo 9, comma 5, lett.l) del d.lgs.169/2016;
- f) valorizzazione delle risorse umane dell'AdSP attraverso la promozione di percorsi di progressione e formativi.

Con la deliberazione del Comitato di Gestione n.45/2017 con cui è stata adottata la nuova dotazione organica, si è altresì sottolineata la necessità di rafforzare le strutture preposte alla gestione del demanio costituendo una struttura dedicata alla gestione delle istruttorie delle concessioni superiori ai quattro anni.

Le assunzioni effettuate o in corso sulla base dei piani di fabbisogno di assunzione del personale, conformemente a tali linee di indirizzo, sono state destinate principalmente alle strutture che gestiscono il demanio, alla Direzione Tecnica, alla Direzione Pianificazione.

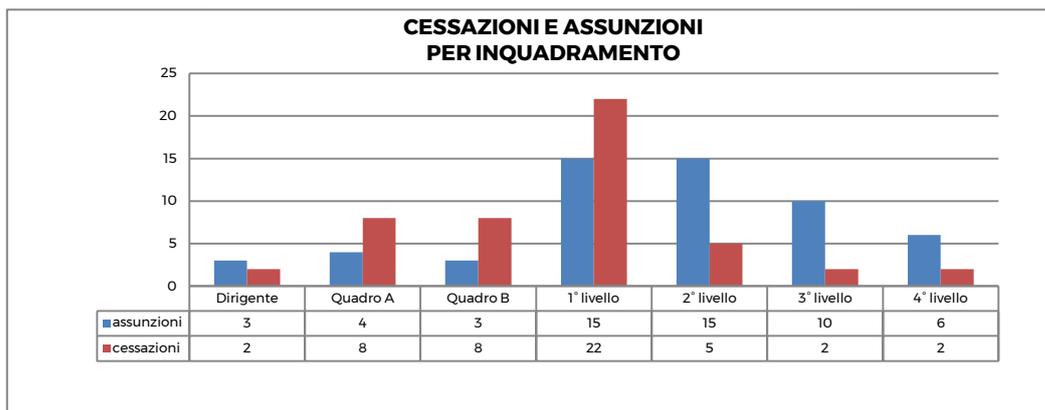
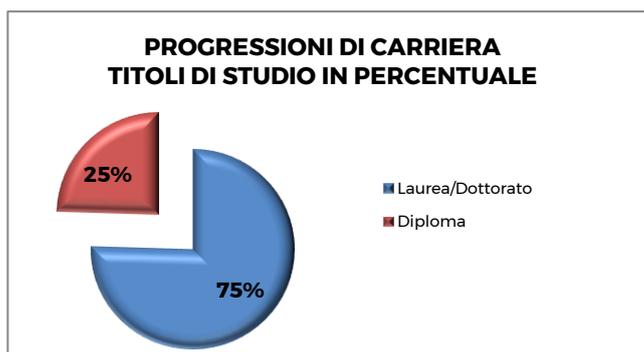
Dalle prime analisi risulta raggiunto l'obiettivo di adeguare la composizione del personale in servizio alle professionalità richieste dalle nuove funzioni dell'AdSP, oltre che il necessario ricambio generazionale come risulta dalle seguenti tabelle.

**Grafico 2.8.1. - Cessazioni per titoli di studio (sn) - Assunzioni per titoli di studio (dx)**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

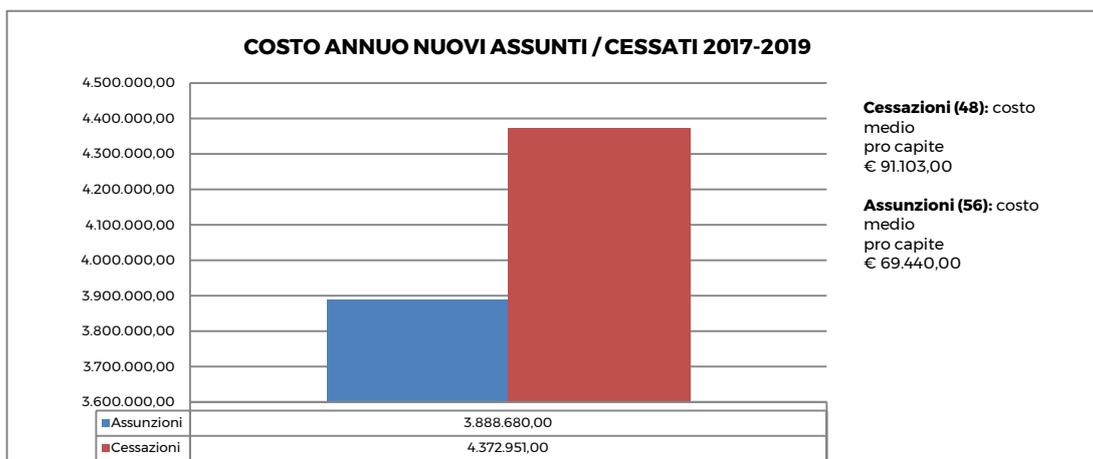
**Grafici 2.8.2/3 - Progressioni di carriera per titoli di studio (a) - Cessazioni e assunzioni per inquadramento (b)**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

Nella tabella seguente si evidenzia infine come l’operazione di ricambio sopra descritta consenta all’ente anche un contenimento dei costi. I dati presentano infatti sia una diminuzione in termini assoluti (pur essendo i cessati 48 a fronte di 57 assunzioni), sia in termini di costo medio pro capite, contenuto di oltre 21 mila euro per dipendente.

**Grafici 2.8.4. - Costo annuo nuovi assunti/cessati 2017-2019**



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO

### Le previsioni di intervento

Le attività e gli interventi intrapresi a seguito del crollo del ponte Morandi, a cui si sono aggiunti quelli conseguenti all'incendio della sede di Savona verificatosi in data 23 ottobre 2018 ed i rilevanti danni arrecati agli scali dell'AdSP dalle mareggiate e dagli eventi calamitosi accaduti nel mese di ottobre, hanno determinato una condizione di grave difficoltà e di forte e continuo impegno per le strutture dell'AdSP.

Le ulteriori attività derivanti dalle disposizioni di cui al d.l. 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”* convertito in legge 16 novembre n.130, richiedono, come del resto previsto dal comma 3 bis della stessa norma, un intervento eccezionale di assunzione di personale a tempo determinato al di fuori delle previsioni dei piani di fabbisogno e delle previsioni della dotazione organica dell'ente.

Con una attenta applicazione delle disposizioni di cui al citato art.3 del d.l. 109/2018, pertanto si è provveduto ad assumere 15 unità, garantendo così la copertura degli assunti per 12 mesi dalla data di assunzione nel rispetto del tetto di 1 milione di euro previsto dalla normativa sopra citata.

Le assunzioni sono state destinate all'Area tecnica ed alle altre aree coinvolte nelle diverse disposizioni del “Decreto Genova” che richiederanno l'impegno delle strutture dell'ente anche oltre il 2019.

A seguito di tali assunzioni a tempo determinato è stato possibile costituire una struttura dedicata agli interventi straordinari inseriti nel piano previsto dall'articolo 9bis della legge 130/2019, composta sia da personale a tempo determinato sia da personale a tempo indeterminato. La composizione della struttura operativa e le modalità di funzionamento sono state definite con decreto n.723 in data 16.5.2019 e la stessa sta già operando per attuare gli interventi inseriti nel Programma straordinario.

Nel frattempo l'entrata in vigore del c.d. “quota 100”, che per quanto concerne l'AdSP, potrebbe consentire l'accesso alla pensione di 19 dipendenti nel 2019 ed altrettanti nel 2020, consentirà di continuare l'operazione di ricambio generazionale e di qualificazione professionale già avviato.

Per raggiungere questo obiettivo e per verificare se siano necessari correttivi alla dotazione organica, la Direzione Organizzazione, ha avviato un'analisi approfondita delle procedure e dei processi in essere presso l'ente con la verifica del valore

aggiunto apportato dalle diverse fasi per valutarne il mantenimento e realizzare una mappatura dei processi fondamentali seguiti dalle diverse unità organizzative con indicazioni quantitative delle stesse rapportate con i costi sostenuti dall'ente ed le esigenze cui corrispondono.

Da tale lavoro di analisi dovranno scaturire le indicazioni che, unitamente alla definizione degli obiettivi dell'ente a medio e lungo periodo, saranno la base per l'approvazione entro fine del 2019 della nuova organizzazione dell'ente.

Il 2019 sarà dunque un anno durante il quale, attraverso l'aggiornamento del piano dei fabbisogni, si prevederà l'assunzione solo del personale necessario a supplire almeno ad alcuni dei pensionamenti in corso e che determinino difficoltà di funzionamento che non possono essere diversamente soddisfatte, fatte salve eventuali sopravvenute esigenze non dilazionabili.