



We support the Sustainable Development Goals

---

# Bilancio di Sostenibilità 2021



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Occidentale



## Crediti

**Assistenza tecnica al progetto:** PTSCLAS Spa

**Impaginazione e grafica:** Riccardo Lorenzi, Today@

**Fotografie aeree:** Roberto Merlo

**Fotografie a terra:** Andrea Botto, Fabio Frosio, AdSPML0

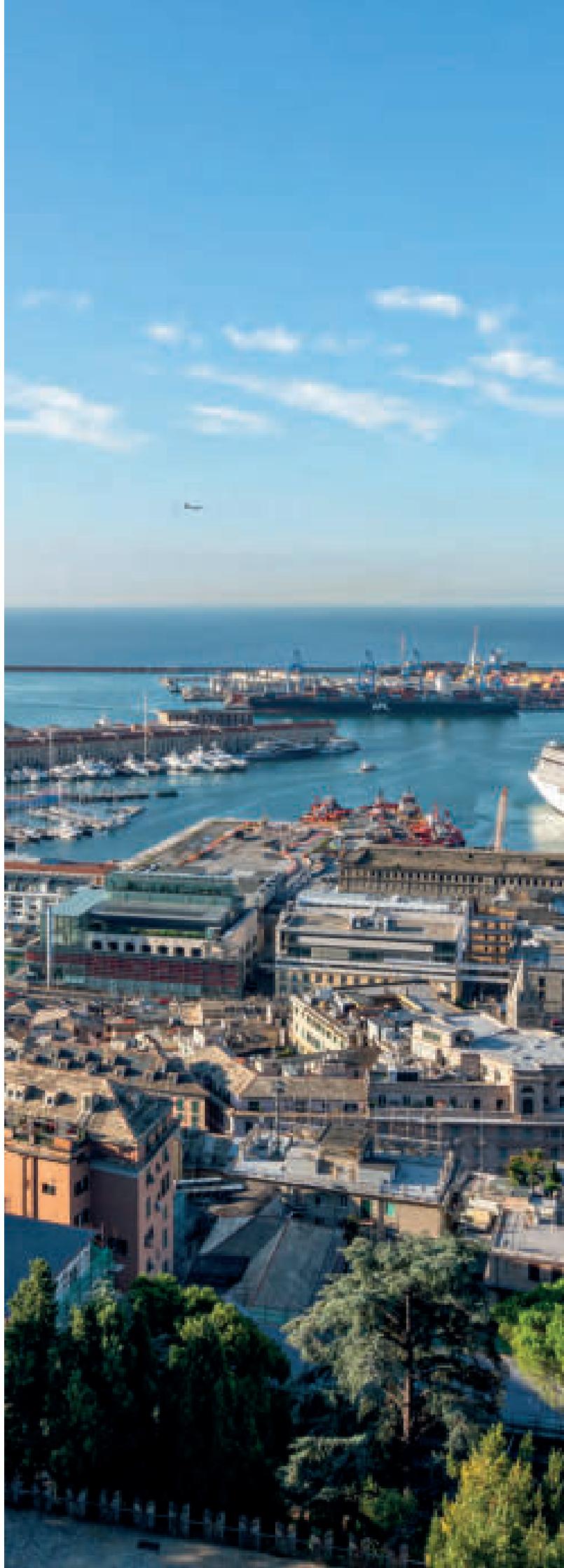
## Ringraziamenti

Si ringraziano gli stakeholder che hanno contribuito alla realizzazione del presente documento partecipando al sondaggio e fornendo informazioni ed elementi utili al completamento del lavoro.

Il documento è stato progettato nel formato A4, che ottimizza i fogli di stampa, e studiando i sedicesimi del volume per ridurre al massimo gli scarti di lavorazione.

La carta utilizzata per la copertina è Fedrigoni Freelif e Cento Black e per le pagine interne Fedrigoni Life Eco Cento, entrambi carte 100% riciclate e completamente biodegradabili.

Stampato a novembre 2022 dalla Tipografia Lang, Genova.







*Le città di Genova e Savona sono cresciute attraverso i secoli insieme ai loro porti. Le fortune del nostro territorio sono da sempre legate al mare, all'esplorazione di nuove rotte e alla tessitura di relazioni commerciali, dapprima nel Mediterraneo, poi verso l'Asia e le Americhe, per raggiungere progressivamente gli scali di tutti i continenti, facendo da cerniera per gli scambi fra l'economia italiana e i partner mondiali.*

*Il porto di Genova è stato anche il ponte verso un nuovo destino per tanti italiani che durante i periodi di difficoltà economiche tra '800 e '900 lasciavano il nostro Paese alla ricerca di un futuro migliore in terre lontane.*

*Il sistema dei Ports of Genoa, che unisce gli scali di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, è cresciuto costantemente negli ultimi decenni, grazie alle riforme amministrative ed alle strategie di sviluppo pubbliche che hanno attratto investi-*

*menti da parte di operatori leader globali, portando a grandi risultati in termini di traffici e dimensione dell'industria.*

*Oggi il nostro sistema portuale è il primo in Italia per volume e varietà di merci ed è l'hub logistico per le industrie del Nord Italia. Movimentando un terzo del traffico container gateway nazionale, i Ports of Genoa si collocano al 6 posto nella classifica dei porti europei. E dai nostri scali non si parte più alla ricerca di fortuna, ma per viaggi in crociera attraverso il Mediterraneo, di cui Genova e Savona sono protagonisti di eccellenza.*

*I Ports of Genoa ospitano un'industria marittima all'avanguardia e ramificata in ogni segmento, dalle costruzioni navali allo yachting, dalle spedizioni allo shipping, e rappresentano un centro di professionalità, competenze e cultura logistico portuale di livello mondiale. I nostri porti, poi, sono un polo di attrazione che offre spazi e servizi per attività sportive, ricreative, di intrattenimento, per la cittadinanza e per un numero crescente di turisti.*

*Nel suo complesso, il nostro sistema portuale genera annualmente 12,8 mld € di produzione (14,1% del totale regionale) e 5,3 mld € di Valore Aggiunto, con un'occupazione diretta e indiretta di oltre 70.000 addetti in Liguria e di ulteriori 50.000 distribuiti sull'intero territorio nazionale.*

*Negli ultimi anni abbiamo dovuto però affrontare diverse situazioni difficili: la crisi delle infrastrutture di trasporto regionali seguita al crollo del ponte Morandi nel 2018 e successivamente la pandemia di Covid-19, con i suoi effetti a livello locale e globale su operatività ed economia.*

*Le nuove inattese sfide hanno rafforzato la collaborazione fra istituzioni territoriali e operatori dell'industria portuale e logistica che, con il fondamentale supporto del Governo, hanno saputo intervenire rapidamente per arginare le difficoltà ed impostare provvedimenti strutturali di periodo più lungo.*

*I nostri porti sono stati capaci di reagire con prontezza alle crisi, trovando soluzioni emergenziali in grado di mantenere la continuità operativa del settore mercantile e di riavviare in sicurezza le crociere (per primi in Italia), non appena il settore ha avuto il via libera.*

*Così, nonostante le difficoltà, nel 2021 il traffico containerizzato ha fatto segnare il suo record storico, superando 2,8 milioni di TEU, mentre Genova e Savona, in attesa della piena ripresa del turismo internazionale, hanno registrato il più alto transito di crocieristi fra i porti italiani.*

*Parallelamente l'Autorità di Sistema Portuale ha dato il via ad un grande piano di rinnovamento e rilancio dei porti, fondato sulle risorse messe a disposizione da Governo e Unione Europea per il PNRR e il Next Generation EU, che porta investimenti sul territorio per circa 3 miliardi di Euro e proietta il nostro sistema verso la grande sfida della sostenibilità.*

*Per i nostri porti di domani abbiamo scelto tre parole chiave: *connected, green e smart ports*, che riflettono le priorità strategiche del nostro lavoro: *accessibilità via mare e via terra, transizione energetica, innovazione e digitalizzazione.**

*Questi sono i pilastri su cui vogliamo costruire un sistema portuale più robusto e ben integrato con l'industria e i mercati italiani ed europei, dove gli operatori possano investire per sviluppare il loro business e portare nuove attività e ricchezza, ma anche un sistema armonicamente inserito nel territorio, in grado di contribuire positivamente alla tutela dell'ambiente ed al contrasto dei cambiamenti climatici.*

*Il percorso è difficile ed impegnativo, ma raggiungere questi obiettivi è la nostra responsabilità verso tutti i nostri stakeholder.*

*Attraverso la redazione del nostro primo bilancio di sostenibilità, intendiamo rendere pubblico il nostro impegno e raccontare gli sforzi, le difficoltà e i progressi dell'appassionato lavoro quotidiano di tutti noi, verso il grande obiettivo dello sviluppo sostenibile delle nostre comunità.*

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Occidentale

**Paolo Emilio Signorini**

# Sommario

## 1. Introduzione

- 1.1. Nota metodologica - x
- 1.2. Governance della rendicontazione di sostenibilità - xi

## 2. Visione e strategia

- 2.1. La nostra mission (03)
  - 2.1.1. Indirizzi di sostenibilità per il settore portuale internazionale (04)
  - 2.1.2. Sostenibilità economica (06)
  - 2.1.3. Sostenibilità ambientale (07)
  - 2.1.4. Sostenibilità sociale e organizzativa (08)
- 2.2. Profilo dell'Organizzazione (10)
  - 2.2.1. Il contesto nel quale operiamo (10)
  - 2.2.2. Le funzioni del nostro ente (15)
  - 2.2.3. Società partecipate (18)
- 2.3. Le attività dei Ports of Genoa (20)
  - 2.3.1. I traffici containerizzati (22)
  - 2.3.2. I traffici Ro-Ro (24)
  - 2.3.3. I traffici di rinfuse (26)
  - 2.3.4. I traffici passeggeri (28)
  - 2.3.5. Il settore industriale (30)
  - 2.3.6. Il mercato d'oltremare dei Ports of Genoa (32)
  - 2.3.7. Il mercato interno dei Ports of Genoa (33)

## 3. Analisi di materialità

- 3.1. I nostri stakeholder (37)
- 3.2. Il coinvolgimento degli stakeholder (41)
- 3.3. I risultati dell'analisi di materialità (43)

## 4. Sostenibilità economica

- 4.1. La nostra performance economica (48)
- 4.2. Il valore aggiunto integrato e distribuito (51)
- 4.3. L'impatto economico dei Ports of Genoa (52)
- 4.4. Gli Interventi Infrastrutturali (56)
  - 4.4.1. Il Programma Straordinario (58)
  - 4.4.2. Il programma ordinario (77)
  - 4.4.3. Interventi per il territorio (85)
- 4.5. Iniziative di sviluppo e innovazione (96)
  - 4.5.1. Innovazione tecnologica, automazione e digitalizzazione (96)
  - 4.5.2. Progetti cofinanziati dall'Unione Europea (99)

## 5. Sostenibilità ambientale

- 5.1. Emissioni e consumi di energia del sistema portuale (107)

- 5.1.1. Monitoraggi della qualità dell'aria (110)
- 5.1.2. I consumi energetici del porto (111)
- 5.2. Le Politiche energetiche di AdSMPLO (114)
  - 5.2.1. Elettrificazione delle banchine (116)
  - 5.2.2. PNRR e Green Ports (121)
- 5.3. Gestione dei rifiuti (124)
  - 5.3.1. La gestione dei rifiuti nei bacini di Genova e Pra' (127)
  - 5.3.2. La gestione dei rifiuti nei bacini di Savona e Vado Ligure (129)
  - 5.3.3. La gestione dei materiali derivanti da cantieri e dragaggi (130)
- 5.4. La gestione del rumore (133)
- 5.5. La gestione delle acque (138)

## **6. Sostenibilità sociale**

- 6.1. Comunicazione istituzionale (145)
  - 6.1.1. Comunicazione dei programmi di intervento (146)
  - 6.1.2. Comunicazione per l'emergenza Covid-19 (148)
  - 6.1.3. Social Media (149)
  - 6.1.4. Collaborazioni con testate specializzate ed emittenti locali (150)
- 6.2. Attività di promozione (151)
  - 6.2.1. Fiere ed eventi (151)
  - 6.2.2. Relazioni con il tessuto produttivo dell'hinterland (152)
- 6.3. Relazioni con il pubblico (154)
- 6.4. Il rapporto con la comunità locale (155)
  - 6.4.1. Contributi e patrocinii (155)
  - 6.4.2. Attività con gli Istituti scolastici (156)
  - 6.4.3. Attività culturali a Palazzo San Giorgio (160)
- 6.5. Lavoro portuale e sicurezza (162)
  - 6.5.1. Security portuale (162)
  - 6.5.2. Sicurezza sul lavoro: identificazione dei pericoli (163)
  - 6.5.3. Sicurezza sul lavoro e Covid-19 (166)
  - 6.5.4. Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro (168)

## **7. Sostenibilità organizzativa**

- 7.1. La gestione del personale (171)
  - 7.1.1. L'organico di AdSPMLLO (171)
- 7.2. Politiche di welfare (174)
- 7.3. La formazione del personale (176)
- 7.4. La valutazione del personale (177)
- 7.5. Le politiche per la trasparenza (178)

## **8. Appendice**

- 8.1. Matrice di raccordo con gli SDGS e con IAPH (185)
- 8.2. Indice dei GRI e altri indicatori (186)

01.

# 1. Introduzione

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, per il suo ruolo di amministratore del primo sistema portuale italiano, ha una forte influenza su un vasto territorio, che si estende dagli ambiti portuali alle città che li ospitano, per diramarsi lungo le supply chain nazionali ed internazionali, e coinvolge una molteplicità di interlocutori: istituzioni locali e centrali, aziende del cluster logistico portuale e dell'hinterland, collettività dei residenti e turisti.

Strategie e azioni dell'Authority sono da sempre mirate ad aumentare le ricadute positive dell'attività portuale e a limitarne gli effetti negativi, ricercando le soluzioni più idonee per coniugare competitività del porto e vivibilità delle città, sviluppo economico e tutela dell'ambiente: in sintesi, per puntare alla sostenibilità.

Per rendere pubblico questo impegno e misurare le proprie performance nei vari ambiti della sostenibilità, AdSPMLO ha deciso di intraprendere il percorso della Rendicontazione di Sostenibilità, in sintonia con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che nel 2021 ha chiesto alle AdSP di definire gli indirizzi per impostare la rendicontazione e nel 2022 di predisporre il primo Bilancio di Sostenibilità.

Il lavoro per arrivare alla pubblicazione del presente documento si è sviluppato dunque lungo un percorso complesso, articolato in diverse fasi.

Durante il 2020 sono stati realizzati studi propedeutici, riguardanti i presupposti e le finalità dei Sustainable Development Goals, i criteri di riferimento, lo stato dell'arte in ambito portuale a livello internazionale. Quindi è stato impostato il progetto per implementare la rendicontazione, che è stato condiviso con i vertici aziendali, le direzioni ed i principali stakeholder del cluster portuale.

Nella prima parte del 2021 si è avviato il confronto con le direzioni per circoscrivere gli ambiti di sostenibilità più rilevanti per ciascuna struttura e individuare i relativi indicatori. Su queste basi è stato definito il modello di rendicontazione e sono state redatte le linee guida per procedere alla fase di implementazione.

Nella seconda parte dell'anno è stata avviata la fase di mappatura e coinvolgimento degli stakeholder per la definizione dei temi materiali, ossia gli aspetti più rilevanti dell'azione di AdSP, rispetto ai vari ambiti della sostenibilità.

Infine, nel 2022 è stata avviata la fase di raccolta ed analisi di dati ed informazioni per l'elaborazione degli indicatori, l'analisi delle performance di sostenibilità e la redazione del primo Bilancio di Sostenibilità della AdSP del Mar Ligure Occidentale, che ora vi accingete a sfogliare.

Ci auguriamo che la lettura aiuti a conoscere meglio i Ports of Genoa e che le successive edizioni di questo documento possano testimoniare il progresso del nostro territorio verso la sostenibilità e il benessere comune.

## 1.1. Nota metodologica

Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI (Global Reporting Initiative) Standards, opzione Core, metodologia scelta da AdSPMLO per la rendicontazione delle sue performance sostenibili. Il set di indicatori definito dalla metodologia GRI è integrato con numerosi altri KPI specifici dell'ambito portuale e marittimo, utili a completare il quadro informativo. Inoltre, sono stati considerati sia il framework di settore definito dall'International Association of Ports & Harbours nel World Port Sustainability Program, sia i collegamenti con i 17 Sustainable Development Goals dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

I dati riportati nel documento derivano da database e documenti strategici di AdSPMLO, oltreché da rilevazioni e stime di altri soggetti che cooperano con l'Ente: in particolare, i dati di carattere ambientale si basano anche su misurazioni di Enti pubblici di controllo, quali ARPAL, oppure su rielaborazioni di istituti universitari ed enti di ricerca.

Il presente report è il primo pubblicato da AdSPMLO. La rendicontazione fa riferimento all'annualità 2021 ma, al fine di fornire al lettore una visione organica dell'evoluzione delle performance dell'Ente, sono stati riportati, dove opportuno, dati relativi ad un arco temporale più ampio.

I contenuti del report sono raggruppati e descritti guardando ai principali ambiti della sostenibilità, d'accordo con le linee guida GRI: sostenibilità economica, ambientale, sociale ed organizzativa. Il perimetro della rilevazione non guarda solo alla gestione della sostenibilità all'interno della struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale ma, dove pertinente, considera le attività produttive ricomprese all'interno del demanio marittimo di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure come oggetto dell'opera di rendicontazione.

Il report offre una trattazione approfondita delle modalità di gestione dei temi materiali, ossia prioritari per lo sviluppo dell'ente, come evidenziato dall'analisi di materialità. Nel documento, infatti, AdSPMLO descrive le problematiche materiali del suo agire e i relativi impatti sul contesto esterno, dando informazioni sulle modalità con cui l'Ente si occupa di gestire e mitigare i rischi, oltreché sulle politiche, gli impegni, gli obiettivi e i target assunti per ciascun ambito della sostenibilità.

Il report non prevede un'assurance esterna, ma è stato condiviso con i referenti italiani della Global Reporting Initiative.

---

**Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione:** 102-11 Principio di Precauzione, 102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi, 102-48 Revisione delle informazioni, 102-49 Modifiche nella rendicontazione, 102-50 Periodo di rendicontazione, 102-51 Data del report più recente, 102-52 Periodicità della rendicontazione, 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report, 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards, 102-56 Assurance esterna.

## 1.2. Governance della rendicontazione di sostenibilità

Il processo di rendicontazione di sostenibilità presuppone un notevole sforzo da parte di tutta l'azienda ed è l'occasione per riflettere sulle modalità organizzative ed operative e per introdurre cambiamenti di indirizzo e di gestione. In questo senso, l'implementazione del percorso di rendicontazione di sostenibilità richiede:

- un forte commitment e una convinta leadership da parte dei vertici aziendali.
- Una adeguata struttura organizzativa interna per la gestione del progetto.

Nel caso di AdSPMLO sono stati individuati due livelli di gestione:

- il **Comitato Governance ESG** costituito dagli Organi di Vertice e dai Direttori, con funzioni di indirizzo strategico, commitment interno e comunicazione esterna;
- il **Gruppo di Lavoro Sostenibilità**, con funzioni operative, composto da referenti per ciascun settore, coordinato da un responsabile di progetto (istituito con ordine di servizio 28 del 01/06/2022).

Nello specifico, il Comitato Governance ESG definisce la strategia complessiva rispetto alle dimensioni di sostenibilità (in termini di linee d'azione ed obiettivi generali di medio-lungo periodo), agisce affinché la sostenibilità sia percepita fra le priorità aziendali sia all'interno che all'esterno di AdSP e si assicura che le Direzioni si muovano in coerenza rispetto agli obiettivi generali stabiliti.

In relazione alla strategia complessiva, le singole Direzioni formulano obiettivi specifici riferiti alle dimensioni di pertinenza, individuando gli indicatori GRI coerenti per il monitoraggio periodico dell'efficacia dell'azione ed assicurano supporto informativo ed operativo al Gruppo di Lavoro.

Il Gruppo di Lavoro Sostenibilità implementa il processo di rendicontazione fino alla stesura del Report, curando il coordinamento delle attività con gli interlocutori interni ed esterni e riferendo agli organi di vertice per le opportune valutazioni strategiche e decisioni conseguenti.

## Composizione del Gruppo di Lavoro Sostenibilità

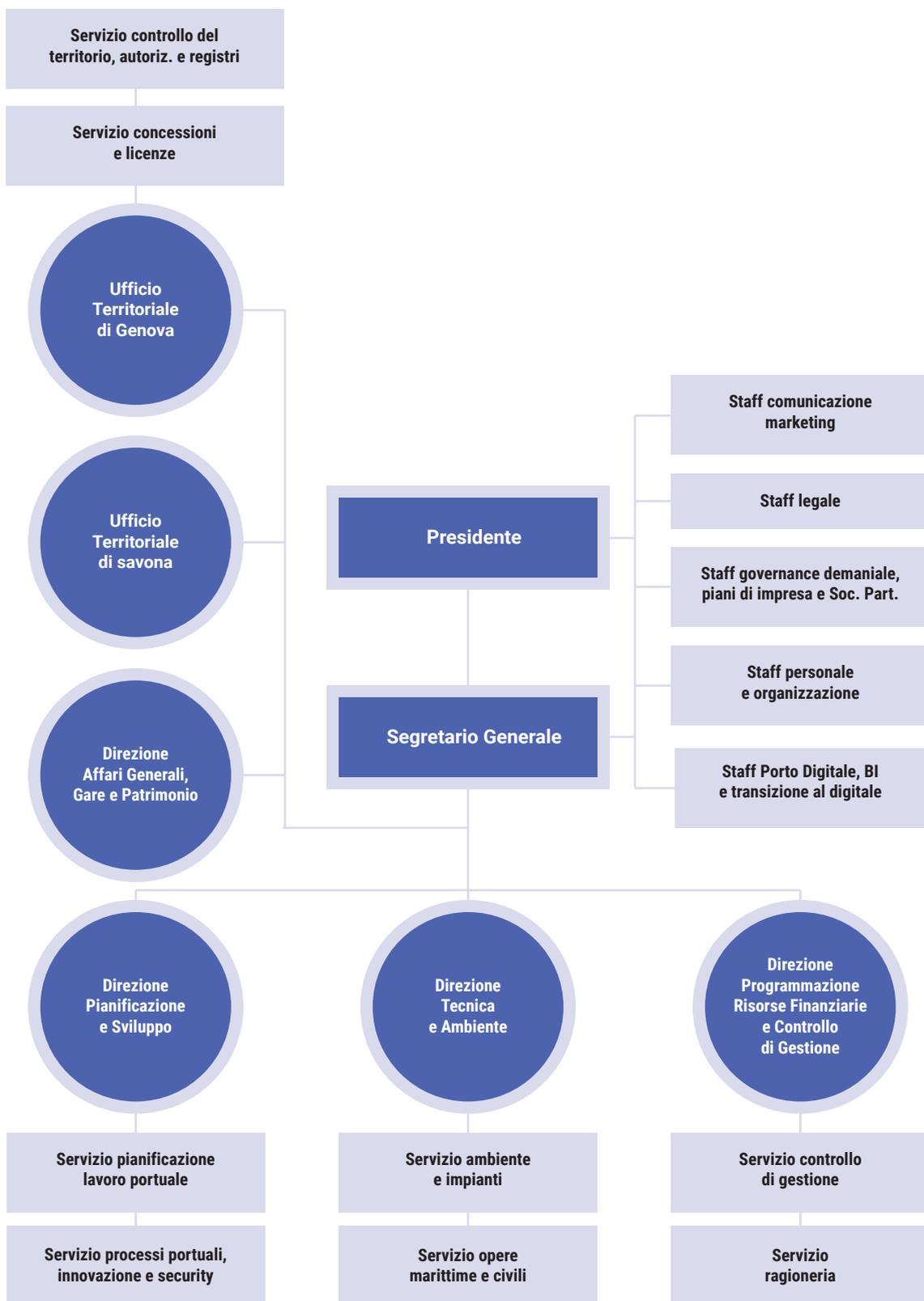
Staff Comunicazione e Marketing	<b>Alberto Pozzobon</b> (Coordinatore) <b>Silvio Ferrando</b> <b>Leonardo Picozzi</b> <b>Cristina De Gregori</b>
Direzione Bilancio, Finanza e Controllo	<b>Angela Furciniti</b>
Direzione Governance Demaniale	<b>Simone Arecco</b>
Direzione Personale, Organizzazione e Affari Generali	<b>Karina Lavagna</b>
Direzione Pianificazione e Sviluppo	<b>Luigi Bruzzone</b> <b>Angela Imbesi</b>
Direzione Tecnica e Ambiente	<b>Sara Arri</b> <b>Alessandra Mignone</b>
Staff Legale	<b>Monica Bonifacino</b>
Staff Porto Digitale	<b>Bruno Casarino</b>
Staff Programma Straordinario	<b>Fabio Carobbio</b>
Ufficio di Presidenza	<b>Cinzia Gotta</b>
Ufficio Territoriale di Genova	<b>Sara Delfino</b>
Ufficio Territoriale di Savona	<b>Alfredo Angrisano</b>



Per ricevere informazioni e approfondimenti riguardo la rendicontazione di sostenibilità di AdSPLLO e il presente report, è possibile scrivere all'indirizzo email: [sustainability@portsofgenoa.com](mailto:sustainability@portsofgenoa.com) oppure consultare la sezione dedicata del sito istituzionale, utilizzando il QR code a fianco.

**Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione:** Disclosure 102-18 Struttura della governance, Disclosure 102-48 Revisione delle informazioni, Disclosure 102-49 Modifiche nella rendicontazione, Disclosure 102-50 Periodo di rendicontazione, Disclosure 102-51 Data del report più recente, Disclosure 102-52 Periodicità della rendicontazione, Disclosure 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report, Disclosure 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards, Disclosure 102-56 Assurance esterna, Disclosure 103-1, Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro, Disclosure 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti, Disclosure 103-3 Valutazione delle modalità di gestione.

## Struttura organizzativa di AdSPMLO





02.

PHOTOZ

## 2. Visione e strategia

### 2.1. La nostra mission

La missione fondamentale che AdSPMLO pone al centro della propria azione di governance è l'incremento della competitività del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nel suo complesso ed in tutte le sue componenti. AdSPMLO assicura costante attenzione al miglioramento dell'efficienza degli scali di Genova, Pra', Vado Ligure e Savona, sia per quanto riguarda gli aspetti marittimo-portuali che l'integrazione logistica con l'hinterland, tramite le reti di trasporto e le connessioni digitali.

Pur in un contesto economico-sociale caratterizzato da elementi di forte instabilità come quello degli ultimi cinque anni, AdSPMLO ha assicurato il miglioramento delle condizioni concorrenziali del sistema portuale, contribuendo all'aumento dell'attività dei terminal, sia pure in misura diversa a seconda delle tipologie di traffico.

Molti degli indicatori dello stato di salute delle attività nei bacini portuali amministrati da AdSPMLO evidenziano un sistema che ha consolidato una soddisfacente configurazione produttiva e operativa, anche grazie ad una forte accelerazione della digitalizzazione delle procedure che oggi si estende alla maggior parte delle interazioni tra gli attori del cluster.

Il processo di digitalizzazione delle transazioni portuali e logistiche è irreversibile e ha dimostrato la sua imprescindibilità quale strumento di supporto all'organizzazione dei servizi di trasporto durante le recenti situazioni critiche (si pensi in particolare ai colli di bottiglia infrastrutturali causati dal complesso di interventi sul sistema autostradale ligure, oppure alla crisi pandemica) che costringono l'intero sistema porto ad aggiustamenti repentini e complessi, che AdSPMLO è chiamata a governare.

Il quadro di espansione è netto, specie nel segmento del container, ed evidenzia l'aumento della capacità di penetrazione commerciale, in particolare nell'offerta intermodale. I porti amministrati da AdSPMLO rappresentano oggi lo sbocco sui mercati per aree fondamentali del sistema produttivo nel consolidato nord ovest ma anche nel nord est del paese, e iniziano a proporre apprezzate soluzioni logistiche per i ricevitori e caricatori di Svizzera e Germania meridionale, che verranno potenziate con il prossimo completamento del corridoio Reno-Alpi.

Tuttavia, AdSPMLO è consapevole che la propria missione non può limitarsi all'ampliamento della sfera di influenza commerciale dei porti e all'incremento dei traffici, ma deve guardare alla creazione di valore aggiunto e potenziale di innovazione a beneficio delle comunità imprenditoriali, della collettività e dell'ambiente.

Al centro della missione di AdSPMLO è l'incremento della competitività del sistema portuale.

Le tecnologie digitali sono uno strumento fondamentale per lo sviluppo del porto e per la gestione delle situazioni di emergenza.

I Ports of Genoa puntano ad allargare la propria sfera di influenza logistica verso il sud Europa, per aumentare il valore generato per i territori di Genova e Savona.

Le dinamiche delle supply chain globali pongono sfide complesse per i porti e i loro territori.

Peraltro, pur in un quadro di forte aumento dei volumi di traffico, la complessità delle supply chain globali spesso determina tensioni organizzative, gestionali e sociali che si scaricano nei porti, su base locale. Da qui il ruolo centrale di AdSPMLO quale elemento di equilibrio e regolazione fra le varie componenti di forza in gioco, mettendo al centro le tematiche della sostenibilità delle attività portuali in tutte le sue componenti, economico-sociali, tecnologiche ed ambientali.



### 2.1.1. Indirizzi di sostenibilità per il settore portuale internazionale

A partire dall'Agenda 2030 dell'ONU, la sostenibilità è diventata un tema chiave anche per il settore marittimo portuale. IAPH, IMO e UNCTAD hanno definito indirizzi e linee di riferimento per l'intero comparto.

L'approccio sistematico alla sustainability nel settore marittimo/portuale è materia recente. Solo nel 2015 l'ONU ha varato la sua Agenda 2030, dando mandato ad una serie di Agenzie di impostare le politiche settoriali, che International Maritime Organization (IMO) per la parte regolante marittima ed Unctad per la componente portuale hanno poi elaborato nel biennio successivo, fissando obiettivi e parametri.

Un affinamento delle politiche ESG (Environmental, Social and Governance) è stato sviluppato dalla Associazione Mondiale dei Porti (IAPH), sotto l'egida di Unctad e IMO, con l'adozione del World Port Sustainability Program (WPSP), che propone un approccio organico alla sostenibilità nei porti e definisce gli standard per la misurazione delle variabili ESG.

L'impianto del WPSP è stato completato con le modalità di rendicontazione dei fattori di sustainability, pubblicate da Unctad nel Manuale ISAR36 (International Standards for Accounting and Reporting) e con le metodologie di misurazione universali e comparabili definite dalla Global Reporting Initiative (GRI).

Oggi è matura la consapevolezza che non può esistere sviluppo economico senza rispetto per le priorità di sostenibilità: il legame è tale che ormai si parla di fattori di sostenibilità EESG (Economic, Environmental, Social and Governance).

A livello europeo, il Green Deal nel 2019 ha introdotto i concetti fondanti del principio di valutazione economica degli impatti della “brown” economy e della modulazione della fiscalità in relazione al raggiungimento di determinati target di compatibilità per ogni impresa.

Da lì nasce il concetto di “Tassonomia” degli investimenti, pilastro dell'azione della nuova Commissione Europea (2019) e di programmi strategici di lungo periodo come “FIT for 55”, che portano con sé la discussione di politiche complesse in materia di sostenibilità anche per i porti, quali l'introduzione di una “reverse charge” sulle navi in proporzione al loro impatto ambientale oppure l'adozione di un rating dei porti e delle navi.

In ambito navale, nel 2021 è stato adottato lo schema ESI (Environmental Ship Index), un sistema a punteggio che ratifica la compatibilità ambientale della singola unità navale. Il sistema vede iscritte, su base volontaria da parte degli armatori, oltre 7 mila unità, prevalentemente portacontainer e navi da crociera, che in ragione del loro punteggio ricevono compensazioni e sconti da oltre 60 porti in tutto il mondo.

È facile prevedere che lo schema ESI, già approvato da IMO e Unctad, venga assunto per l'Europa come base di calcolo del sistema di negoziazione dei certificati di emissione (Emissions Trading System) che si intenderà a breve applicare anche al mondo dello shipping.

A livello nazionale, la governance degli aspetti navali regolati da IMO dipende dal Governo e, nello specifico, l'utilizzo del sistema ESI ai fini di riduzione della tassazione portuale non risulta essere ancora normato per i porti italiani. Tuttavia, il 75% delle navi portacontainer mondiali, e la quasi totalità di quelle che scalano in Europa provenienti dall'Asia, aderiscono al sistema e gli armatori con rating adeguato cominciano a selezionare le rotte sulla base degli incentivi messi a disposizione dai porti (ad esempio legati all'utilizzo del “cold ironing”), configurando quelli che vengono definiti “green port corridors”, con evidenti risvolti di carattere commerciale.

Da questo punto di vista AdSPMLO continua a monitorare l'evoluzione del contesto regolatorio di riferimento e prosegue, insieme con i propri concessionari, nell'attuazione degli investimenti necessari per rispondere agli sforzi di compatibilizzazione messi in atto dall'industria navale e assicurando condizioni ideali di accesso al mercato europeo.

L'utilizzo del rating ESI si estende anche al settore crocieristico, e la recente adesione di CLIA (Cruise Lines International Association), apre alla riconfigurazione delle rotte principali delle unità da crociera, ponendo nuove questioni ai porti interessati a questi traffici.

La sostenibilità è il tema centrale delle nuove politiche dell'Unione Europea, che ha fissato gli obiettivi nel Green Deal e ha definito gli indirizzi per gli investimenti in infrastrutture, energia ed industria nel regolamento sulla Tassonomia.

L'Environmental Ship Index è uno strumento chiave per certificare la compatibilità ambientale delle navi.

Le grandi compagnie di shipping sono sempre più orientate a scegliere porti e rotte green.

Il PNRR sostiene i porti nel percorso verso la sostenibilità, finanziando investimenti per l'innovazione tecnologica e la transizione ecologica delle attività portuali.

Nel frattempo, il Governo italiano ha affidato ai porti nazionali, anche tramite il PNRR, una notevole suite di misure per favorire gli investimenti sui temi della trasformazione ecologica e della sostenibilità, che consente ai porti di Genova, Pra', Vado Ligure e Savona di compiere un deciso cambio di passo, tramite l'attuazione di una strategia multifocale, connotata da elementi combinati di innovazione tecnologica ed investimento.

Le linee d'azione di AdSPMLO nella sfera della sostenibilità, di seguito sinteticamente riportate ed estensivamente descritte nel prosieguo del documento, sono dunque l'oggetto di questo primo Bilancio di Sostenibilità, con cui AdSPMLO intende far conoscere agli interlocutori i propri obiettivi prioritari, le strategie impostate per raggiungerli e la misurazione del percorso verso il traguardo.



### 2.1.2. Sostenibilità economica

Il rafforzamento della valenza economica dei Ports of Genoa rappresenta un aspetto centrale nelle strategie di AdSPMLO.

I Ports of Genoa sono leader nazionali per traffici e valore aggiunto e l'obiettivo di AdSPMLO è consolidare questo ruolo e creare nuove opportunità di crescita per il territorio.

D'altronde il ruolo del sistema portuale rispetto al contesto nazionale ed europeo emerge chiaramente non solo dai dati di traffico, che assegnano agli scali la leadership nazionale, ma anche dalle valutazioni del valore aggiunto e dell'impatto occupazionale, che si distribuiscono su un territorio esteso ben oltre i confini regionali, nonché dalla fiducia del sistema economico del Nord Italia, che trova negli scali del sistema l'hub logistico per i propri scambi con i partner d'oltremare.

La strategia di AdSPMLO punta a consolidare questa leadership e ampliare il proprio raggio di influenza, creando, tramite investimenti mirati, le condizioni per

allargare il cluster marittimo portuale a nuovi partner di dimensione globale.

Particolarmente rilevanti in questa direzione sono gli interventi in corso di realizzazione attraverso il Programma Straordinario di Investimenti urgenti per la Ripresa e lo Sviluppo del Porto di Genova, voluto dal Governo per risollevare il sistema portuale dopo le criticità legate al crollo del ponte Morandi.

Essenziali, in particolare, sono gli investimenti per il miglioramento dell'accessibilità degli scali, lato mare e lato terra, in modo da consentire di affrontare le sempre più intense sfide poste dalla continua crescita delle dimensioni delle navi e dunque dei picchi di traffico nei terminal, che poi impattano sui raccordi agli assi di trasporto verso l'hinterland.

Altrettanto importanti sono le politiche per la valorizzazione di tutti gli asset del comprensorio territoriale, a partire da un'accurata fase di pianificazione strategica per individuare le soluzioni più idonee rispetto alle esigenze di un porto moderno, competitivo e sostenibile, ripensando funzioni e recuperando spazi per la crescita di nuovi business.

Il rinnovamento di alcune zone portuali (come il waterfront di levante del porto di Genova) oppure la riconversione di edifici dismessi (come Hennebique), rientrano in questa filosofia di intervento, in grado di coniugare lo sviluppo di nuove attività economiche con la creazione di opportunità per il territorio, nella duplice prospettiva di aumentare l'attrattività turistica e migliorare la vivibilità delle città.

I programmi di investimenti infrastrutturali di AdSPMLO puntano ad aumentare la competitività degli scali e ridurre l'impatto sulle città portuali, ottimizzando il trasporto su gomma e migliorando il servizio ferroviario.

### 2.1.3. Sostenibilità ambientale

Il principale obiettivo ambientale di AdSPMLO è la riduzione della propria carbon footprint, tramite l'attuazione di un articolato piano di investimenti, oggi in diverse fasi di attuazione, in grado di generare benefici in termini di riduzione di emissione di CO<sub>2</sub> e CO<sub>2</sub> equivalenti. Tra questi si ricordano l'elettificazione di buona parte delle banchine dei bacini portuali, la creazione di un'efficiente sistema di distribuzione e stoccaggio del GNL e l'incremento della produzione di energia rinnovabile.

Centrale per AdSPMLO è il contenimento dei consumi, tramite interventi per l'efficientamento dei sistemi di gestione dell'energia elettrica in ambito portuale e il revamping del sistema di illuminazione pubblica, il rinnovamento degli impianti di riscaldamento degli edifici dell'Ente e l'adozione di sistemi di mobilità green.

Fondamentale è anche il miglioramento del sistema di gestione dei rifiuti di origine navale e portuale, già riconosciuto esempio virtuoso di applicazione della Convenzione Internazionale Marpol. Altro tema chiave è il monitoraggio ambientale, finalizzato a tenere sotto controllo la qualità delle principali matrici ambientali di competenza dell'Autorità di Sistema, quali aria, acqua, sedimenti e suolo.

Il miglioramento della carbon footprint dei porti di Genova e Savona è l'obiettivo centrale del piano di investimenti ambientali di AdSPMLO, mirati alla gestione ottimale dell'energia, alla riduzione dei consumi e alla transizione verso fonti energetiche green.



#### 2.1.4. Sostenibilità sociale e organizzativa

Un altro grande obiettivo di AdSPMLO è ricostruire il rapporto con la collettività.

Ridurre l'impatto delle attività portuali sulle città.

Restituire spazi portuali rinnovati per funzioni urbane e turistiche.

Il ruolo di porti di antiche origini, quali Genova e Savona, per lo sviluppo economico, culturale e sociale dei rispettivi territori è testimoniato da oltre duemila anni di storia comune. Ciononostante, nei tempi moderni l'industrializzazione delle attività portuali ha determinato la progressiva separazione tra gli scali e le città, con barriere fisiche a delimitare il confine tra i due mondi.

Da ciò deriva la scarsa conoscenza delle attività portuali e del valore da queste generato per la collettività, ma anche la crescente insofferenza della cittadinanza per la presenza dei porti, a causa di impatti negativi come traffico, inquinamento e della preclusione dell'accesso al mare.

Nella fase di elaborazione di questo documento AdSPMLO ha consultato i suoi stakeholder per comprenderne la sensibilità rispetto ai temi della sostenibilità e recepirne le priorità, che si riflettono nella matrice di materialità. La strategia di AdSPMLO per rispondere a queste istanze segue diverse linee d'azione.

Innanzitutto, AdSPMLO destina ingenti risorse per risolvere gli aspetti più critici delle relazioni porto-città. Gli investimenti per il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari fra il porto e le reti di trasporto hanno ad esempio il duplice obiettivo di aumentare l'efficienza della mobilità merci e di ridurre l'impatto dei traffici portuali sulla viabilità urbana.

Particolarmente significativa è poi la componente di investimenti mirati alla rigenerazione urbana ed alla riconversione funzionale di edifici e spazi, allo scopo di assicurare un generale miglioramento della fruibilità dell'area portuale.

Oggi, gli scali marittimi sono percepiti come parte di una nuova “esperienza urbana” legata al mare: realizzare un’integrazione armoniosa fra le città e la dimensione portuale produttiva è obiettivo comune dei Ports of Genoa e di molti porti internazionali.

Ma AdSPMLO, oltre alle politiche di investimento, sviluppa un ampio spettro di iniziative volte a ridurre la distanza fra i porti ed il territorio e facilitare il dialogo con la collettività.

Attivare e gestire il dialogo con le comunità locali è fondamentale per un soggetto pubblico che deve amministrare grandi porti, inseriti per di più in un contesto ad urbanizzazione complessa.

AdSPMLO rivolge particolare attenzione al miglioramento dei propri canali di comunicazione, sfruttando le potenzialità dei media digitali. In parallelo offre sostegno ad iniziative culturali e rafforza le relazioni con il sistema formativo coinvolgendo scuole, università e centri di ricerca del territorio. Inoltre, l’Autorità sviluppa le relazioni industriali nel sistema porto e le iniziative per promuovere le attività del cluster sui mercati internazionali.

Non vanno dimenticati infine gli aspetti di governance interna dell’ente, la gestione delle risorse umane e le politiche organizzative volte ad assicurare l’efficacia e la trasparenza dell’azione amministrativa, tanto più in un periodo contrassegnato dalle difficoltà operative determinate dalla pandemia.

Sviluppare iniziative culturali e di informazione per avvicinare la cittadinanza.

Collaborare con scuola e università, per far conoscere alle nuove generazioni la complessità e le opportunità del mondo portuale.



## 2.2. Profilo dell'Organizzazione

### 2.2.1. Il contesto nel quale operiamo

I Ports of Genoa (Genova, Pra', Savona e Vado Ligure) sono al centro del commercio globale, snodo per i traffici nel Mediterraneo e via d'accesso da Sud all'Europa.

Genova, Pra', Savona e Vado Ligure hanno caratteristiche e funzionalità complementari ed una elevatissima concentrazione di impianti portuali diversificati che movimentano circa 70 milioni/anno di tonnellate di merci, posizionando i Ports of Genoa nei primi 10 sistemi portuali dell'Unione Europea.

Situati nel punto più a nord del Mar Mediterraneo, i Ports of Genoa rappresentano il punto di accesso ideale all'Europa continentale da Sud e consentono l'ottimizzazione di tempi e costi per la ricezione e l'inoltro delle merci da e per Asia, Middle East e East Coast dell'Africa, aree chiave per il commercio internazionale e per le catene di fornitura globali.

La stessa UE ha sempre affermato il ruolo strategico dei Ports of Genoa quale sbocco meridionale al mare per il cuore produttivo dell'Europa, rafforzandone l'indicazione come nodo fondamentale del sistema delle reti TEN-T sul Mediterraneo, grazie al posizionamento lungo l'omonimo corridoio Med e all'estremità Sud del corridoio Reno-Alpi.

Mentre i bacini portuali di Genova e Savona hanno storia millenaria, sfociata nei grandi sviluppi infrastrutturali tra XIX e XX secolo, le più recenti espansioni negli ultimi 30 anni, rivolte al segmento del traffico containerizzato, hanno riguardato gli altri due scali del sistema, con l'ingresso in servizio del terminal di Pra' nel 1994 e l'inaugurazione del modernissimo terminal di Vado Ligure nel 2020.

Oggi il complesso dei 4 bacini comprende 35 terminal privati in grado di movimentare qualsiasi tipo di traffico e di offrire una gamma di servizi altamente specializzati: questo elemento rappresenta il primo punto di forza dei porti del sistema. Passeggeri di traghetti e navi da crociera, container, rotabili, merci convenzionali (come acciai, prodotti forestali e frutta), grandi impianti, yacht, rinfuse solide e liquide: ogni traffico trova nei Ports of Genoa soluzioni logistiche di alto livello.

Ulteriore punto di forza dei Ports of Genoa è la capillare rete di connessioni marittime dirette, con oltre 160 servizi di linea regolari e 450 porti connessi senza scalo intermedio.

Il porto di Genova, elemento di Levante del sistema, costituisce il prototipo di uno scalo multipurpose, ospitando terminal in grado di accogliere ogni tipo di traffico mercantile e passeggeri. Allo stesso tempo, Genova offre tutti i servizi complementari necessari per il settore dello shipping: costruzioni e riparazioni navali, forniture di bordo, tecnologia e IT. Il porto di Genova è al centro di un vasto piano di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico per aumentarne le potenzialità operative e la competitività.

A una decina di chilometri a ovest, ma in sostanziale continuità con il bacino di Genova, si trova il porto di Pra', che rappresenta la parte più moderna del distretto portuale genovese. Il terminal contenitori ha iniziato ad operare negli anni '90 e si è rapidamente affermato come scalo di riferimento per tutte le linee con l'Asia, diventando il primo gateway italiano per questo tipo di traffico, movimentando oggi circa 1,5 milioni di container all'anno.

A 30 km verso ponente si trova il porto di Savona. Lo scalo è stato protagonista di una profonda trasformazione avviata alla fine degli anni Novanta, quando le attività mercantili sono state concentrate nella parte più lontana dalla città, con fondali più adatti all'accosto delle navi di ultima generazione, mentre le banchine più

I nostri terminal possono accogliere ogni tipo di traffico e sono collegati con i porti di ogni continente.

35 terminal  
160 servizi di linea regolari  
450 porti collegati

Forte di una tradizione portuale millenaria, Genova è una vera capitale dello shipping nel Mediterraneo, sede di un cluster in grado di offrire soluzioni avanzate per il trasporto marittimo.

Il porto di Pra' ospita il primo terminal italiano per i container, scalo di riferimento per i traffici con l'Asia.

1,5 milioni di TEU/anno

Il porto di Savona sfrutta al massimo lo spazio a disposizione, coniugando traffici merci e passeggeri, tradizione e innovazione.



vicine al centro urbano sono state riconvertite ad attività turistiche e aperte all'utilizzo da parte della cittadinanza.

Grazie a forti investimenti pubblici e privati per la realizzazione di strutture ricettive all'avanguardia, il porto di Savona si è affiancato a Genova quale hub per le crociere nel Mediterraneo, e oggi mantiene un ruolo importante anche nel settore mercantile, quale nodo delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo e punto privilegiato di approvvigionamento di materie prime per il Nord Ovest.

Il porto di Vado Ligure è un polo logistico avanzato e dinamico, in pieno sviluppo grazie a investimenti pubblici e privati.

Il porto di Vado Ligure è situato a 5 km a ovest di Savona. Lo scalo vanta una forte specializzazione nel settore della frutta e dispone di un terminal traghetti, mentre nella rada operano impianti per lo sbarco di prodotti petroliferi. All'inizio del 2020 è entrato in attività un nuovo terminal container, tecnologicamente fra i più avanzati del Mediterraneo, in grado di ospitare le portacontainer di ultima generazione grazie alla profondità naturale dei fondali.

La morfologia del territorio ligure, con i monti che si tuffano direttamente in mare, condiziona da sempre la vita dei porti, costretti a strappare al mare gli spazi necessari per la crescita delle proprie attività, assicurando d'altro canto fondali profondi naturali.

Da sempre i liguri sono abituati a sfruttare ogni palmo del loro affascinante territorio, stretto fra monti e mare.

La necessità di superare gli Appennini per raggiungere i mercati della Pianura Padana vincola la competitività dei Ports of Genoa all'efficienza della fase terrestre del trasporto. Dunque, AdSPMLO è particolarmente attenta al potenziamento delle infrastrutture di ultimo miglio e all'introduzione di nuove tecnologie in grado di ottimizzare l'accessibilità degli scali, facilitare il deflusso dei mezzi da e per il porto e favorire la diversificazione modale a vantaggio del trasporto ferroviario.

Per i porti questo significa ricercare nuovi spazi verso il mare e potenziare i collegamenti attraverso gli appennini, per raggiungere agevolmente le regioni padane ed il sud Europa.

Da questo punto di vista, la prossima entrata in funzione del "terzo valico", la nuova linea ferroviaria che da Genova raggiungerà Milano, rappresenta una grande opportunità per i Ports of Genoa, che potranno finalmente proporsi ai mercati della mitteleuropa con soluzioni logistiche competitive rispetto ai porti del Northern Range.

La conformazione del territorio determina d'altra parte anche l'immediata contiguità tra le zone operative portuali e le aree residenziali alle spalle, spesso distanti poche centinaia di metri. Il tema della sostenibilità dello sviluppo è quindi davvero imprescindibile per disegnare il futuro dei Ports of Genoa e del territorio che li ospita.

## Imprese portuali concessionarie di aree e banchine ex art. 18 l.84/94

Porto di Genova	
<b>Ansaldo Energia S.p.A.</b>	Operazioni e servizi portuali per merci e materiali connessi con l'attività di Ansaldo Energia
<b>A.T.I. Gruppo Messina S.p.A. Terminal San Giorgio</b>	Traffici di contenitori e merci convenzionali inclusi rotabili
<b>Bettolo S.r.l.</b>	Traffici di contenitori
<b>C. Steinweg – Gmt S.r.l.</b>	Traffici di merci e contenitori
<b>Eni S.p.A.</b>	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
<b>Esso Italiana S.r.l.</b>	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
<b>Fo.Re.S.t. S.p.A.</b>	Traffici di prodotti forestali, prodotti siderurgici, yacht e motobarche
<b>Getoil S.r.l.</b>	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
<b>Gruppo Messina. S.p.A.</b>	Traffici di contenitori, merci varie e rotabili
<b>Porto Petroli di Genova S.p.A.</b>	Traffici di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici
<b>PSA Sech - Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A.</b>	Traffici di contenitori e merci su navi in prevalenza porta contenitori
<b>Saar Depositi Portuali S.p.A.</b>	Traffici di olii vegetali alla rinfusa ad uso non alimentare
<b>Sampierdarena Olii S.r.l.</b>	Traffici di olii vegetali fluidi e dei vini
<b>Silomar S.p.A.</b>	Deposito costiero per olii, grassi vegetali, minerali e prodotti chimici
<b>Spinelli S.r.l.</b>	Traffici di merci e contenitori
<b>Stazioni Marittime S.p.A.</b>	Traffici passeggeri su navi da crociera e traghetto
<b>Terminal Rinfuse Genova S.r.l.</b>	Traffici di contenitori, prodotti alla rinfusa e siderurgici, merci convenzionali, merci varie
<b>Terminal San Giorgio S.r.l.</b>	Traffici di prodotti ortofruttili, congelati/surgelati, alimentari, merci varie e rotabili
Porto di Pra'	
<b>PSA Genova Pra' S.p.A.</b>	Traffici di contenitori e navi ro-ro, lo-lo, carcarrier escluse merci alla rinfusa

<b>Porto di Savona</b>	
<b>BuT S.r.l.</b>	Traffici di fertilizzanti, prodotti chimici e minerali, prodotti coloniali, metalli non ferrosi
<b>Buzzi Unicem S.p.A.</b>	Traffici di prodotti finiti e materie prime per l'industria del cemento e del calcestruzzo
<b>Colacem S.p.A.</b>	Traffici di cereali, legumi, semi oleosi, farine, prodotti cementizi e leganti idraulici
<b>Costa Crociere S.p.A.</b>	Traffici di passeggeri su navi da crociera e cruise-ferry
<b>Depositi Costieri Savona S.p.A.</b>	Traffici di olii vegetali per uso industriale e/o energetico
<b>Italiana Petroli S.p.A.</b>	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
<b>Monfer S.p.A.</b>	Traffici di cereali e sfarinati alla rinfusa; oli vegetali per uso industriale e/o energetico
<b>Savona Terminal Auto S.r.l.</b>	Traffici di autoveicoli, rotabili e attività Ro-Pax
<b>Savona Terminals S.p.A.</b>	Traffici di prodotti forestali, merci varie, rinfuse solide e container
<b>Terminal Alti Fondali Savona S.p.A.</b>	Traffici di rinfuse solide
<b>Porto di Vado Ligure</b>	
<b>Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.</b>	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
<b>Esso Italiana S.r.l.</b>	Sbarco e imbarco e deposito costiero di olii minerali
<b>Forship S.p.A.</b>	Traffici di passeggeri e di merci mediante navi traghetto
<b>Reefer Terminal S.p.A.</b>	Traffici di prodotti ortofrutticoli ed alimentari, container, rotabili, merci varie
<b>Sarpom S.r.l.</b>	Traffici di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido
<b>Vado Gateway S.p.A.</b>	Traffici di contenitori e movimento di merci in genere



### 2.2.2. Le funzioni del nostro ente

L'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale nasce con la fusione, stabilita dal D.L. 169/2016, delle preesistenti Port Authority di Genova e Savona, a loro volta create dalla Legge 84 del 1994 che, con le sue successive integrazioni, costituisce la “legge fondamentale” per l'organizzazione dei porti italiani in quanto fissa i principi di amministrazione e gestione degli scali e determina i confini amministrativi tra componente di attività pubblica e privata.

Di fatto, la Legge 84/94 ha introdotto in Italia il cosiddetto modello di governance “landlord”, secondo il quale le funzioni di coordinamento, regolazione, pianificazione, sviluppo territoriale ed amministrazione del compendio demaniale portuale sono di competenza pubblica e sono attribuite alle Autorità Portuali, mentre le attività operative e di servizio sono demandate alla gestione di operatori privati, che svolgono le loro funzioni in forma “regolata” dalle Autorità Portuali.

La dimensione pubblica dei porti italiani, tuttavia, non si esaurisce con la figura delle Autorità Portuali. Infatti, a differenza di altre nazioni dove la funzione di governance e regolazione delle Authority copre anche la fase marittima interna ai porti, in Italia la funzione di autorità marittima è demandata alla Capitaneria di Porto, che assume il ruolo di “harbour master”.

Diversi enti pubblici si affiancano poi all'Authority normando e regolando aspetti peculiari delle attività portuali. Molte funzioni sono legate ai controlli sulle merci in transito (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Sanità Marittima, Servizi di controllo del Fito Patologo, servizio del Chimico di Porto etc.) ed alla loro regolazione economica, di sicurezza e di “compliance”, anche per quanto attiene il rispetto

L'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale è nata nel 2016 dalla fusione delle Autorità Portuali di Genova e di Savona.

Secondo il modello di governance “landlord” introdotto in Italia dalla legge 84/94, AdSPMLO cura l'amministrazione dei bacini portuali di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, mentre le attività operative sono svolte da società private autorizzate.

La funzione centrale di AdSPMLO è la definizione e l'attuazione delle strategie per assicurare lo sviluppo del porto, in armonia con il territorio.

Gli indirizzi strategici si traducono in linee di pianificazione infrastrutturale dei bacini portuali, delle aree demaniali di competenza e delle infrastrutture di collegamento alla rete di trasporto.

Dalla pianificazione si passa alla predisposizione di progetti tecnici che si concretizzano in lavori di costruzione o manutenzione delle opere interessate.

AdSPMLO si occupa anche di tutti gli aspetti finanziari, legali ed amministrativi necessari per l'aggiudicazione dei lavori, nel rispetto delle regole di trasparenza e legalità.

delle norme del commercio internazionale. Ulteriori soggetti collaborano con l'Autorità di Sistema Portuale per il presidio delle attività in altri ambiti: ambientale (Arpal), sicurezza del lavoro (ASL), security del passeggero e delle merci (corpi di polizia generalmente intesi).

AdSPMLO è dunque un “ente pubblico” speciale, dotato di autonomia organizzativa e finanziaria e deve assicurare il compimento di alcune missioni fondamentali: le più caratterizzanti sono quelle legate agli “asset” fisici del porto, a cominciare dalla pianificazione strategica per disegnare lo sviluppo delle attività portuali in armonia con la vivibilità del territorio circostante.

Dalla fase di indirizzo strategico discende la pianificazione territoriale dell'ambito portuale, delle interconnessioni con le reti di trasporto terrestre e delle relazioni con i territori circostanti, nel rispetto dei piani sovraordinati e d'intesa con gli enti locali interessati.

Segue la fase di progettazione, costruzione e manutenzione delle opere portuali (dighe, banchine etc.), delle infrastrutture marittime per la navigazione sicura (fondali, boe, fanali etc.) e degli impianti pubblici a terra (illuminazione, reti di servizi), delle infrastrutture di collegamento alle reti stradali e ferroviarie (gate di accesso ed uscita, strade, binari).

Questa funzione “tecnica” ha un particolare rilievo per AdSPMLO anche in considerazione della vastità e complessità del piano di lavori che l'Ente deve realizzare grazie al Programma Straordinario di Interventi assegnato dal Governo per il rilancio dello scalo dopo il crollo del ponte Morandi.

L'ampiezza e l'articolazione dei programmi di investimento configurano inoltre AdSPMLO quale grande stazione appaltante, la cui funzionalità richiede alle strutture più direttamente coinvolte – Gare e Appalti, Finanza e Controllo di Gestione, Legale in primis - un intenso sforzo per la gestione delle procedure amministrative, per assicurare l'efficienza dei processi di affidamento dei lavori.

Secondo il modello di gestione “landlord”, l'Autorità Portuale “concede” a titolo oneroso parte delle sue infrastrutture a privati affinché le attrezzino adeguatamente per svolgere le attività di sbarco ed imbarco e per fornire i necessari servizi logistici. Le concessioni per attività terminalistiche e di servizio vanno armonizzate, pianificate e controllate in base a specifici parametri di economicità e buona gestione, al fine di garantire un corretto utilizzo della “risorsa territorio”, in senso sia tecnico che economico.

In un contesto territoriale di notevole estensione come quello dei diversi bacini di Genova (porto storico, parte industriale e commerciale) cui si aggiungono il porto di Pra', quello di Savona e quello di Vado Ligure, l'amministrazione dei “contratti di concessione” e la governance del compendio demaniale pubblico sono dunque funzioni complesse, che richiedono una forte interazione di AdSPMLO con le Amministrazioni pubbliche locali chiamate a governare, dal canto loro, le città che intorno ai porti insistono e gli assi di comunicazione che ai porti e dai porti permettono il trasferimento di merci e passeggeri.

Complessa è anche l'azione di coordinamento fra le Amministrazioni pubbliche per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione della burocrazia, che richiede una costante azione di revisione critica ed evolutiva delle procedure operative e documentali e lo sviluppo di tecnologie digitali interoperabili fra tutti gli attori del sistema portuale in grado di agevolare gli scambi di informazioni e l'evoluzione verso un sistema smart e paperless.

Da questo punto di vista, AdSPMLO cura anche l'integrazione telematica fra i porti e l'hinterland, arricchendo il Port Community System con nuove funzionalità (come i protocolli per i corridoi intermodali doganali, il pre-gate notification, la prenotazione dei servizi di scarico e ricarico per i camion, la digitalizzazione delle procedure di ultimo miglio ferroviario), in grado di facilitare lo scambio di documenti lungo la supply chain e di gestire le operazioni di export ed import in forma totalmente digitale ed interoperabile.

Altra funzione chiave di AdSPMLO è quella di presidio dei tanti aspetti ambientali che si intrecciano con le attività del porto: la gestione del ciclo dei rifiuti portuali, il monitoraggio ed il controllo delle emissioni, il controllo della qualità delle acque, la distribuzione di energia, cui si aggiunge il grande tema della transizione ecologica, l'abbattimento delle emissioni nocive per il clima e per la salute, lo sviluppo delle fonti rinnovabili e dei carburanti green, i progetti per l'evoluzione verso un'economia circolare.

Infine, non si può trascurare la rilevanza dell'attività di comunicazione dell'Ente, in particolar modo in relazione alla vastità del programma di investimenti, di portata storica non solo per il sistema portuale ma per l'intero territorio di riferimento.

Gli interlocutori cui AdSPMLO si rivolge non sono solo quelli che compongono il cluster portuale, ma la vasta platea di stakeholder esterni, che esprimono sempre

La vastità del territorio di competenza di AdSPMLO e la complessità delle attività che vi si svolgono richiede un grande sforzo amministrativo per il rilascio delle autorizzazioni ad operare in porto e il controllo sulle attività delle imprese.

AdSPMLO deve assicurare il buon funzionamento del sistema portuale favorendo la semplificazione e la digitalizzazione delle procedure e facilitando l'integrazione telematica fra il porto e le supply chain.



Funzioni chiave di AdSPMLO è la cura dei tanti aspetti ambientali che interessano l'ambito demaniale, attraverso un costante controllo dei parametri più rilevanti e l'attuazione di interventi per migliorare la compatibilità delle attività portuali con il l'ambiente circostante.

maggior interesse rispetto alle attività del porto, alla trasformazione infrastrutturale in atto e alle tappe del percorso verso i grandi obiettivi economici, ambientali e sociali.

Negli ultimi anni sono dunque fortemente cambiati i contenuti della comunicazione dell'Authority e sono state innovate le forme della comunicazione stessa. Basti ricordare la sperimentazione del “debat publique” per il progetto della nuova Diga foranea del Porto di Genova (esperienza del tutto nuova per il settore portuale italiano, con accesso diretto di cittadinanza e stakeholder alle fonti di informazione) ma anche la profonda rivoluzione che contraddistingue l'azione informativa dell'Ente, sempre più proiettata lungo le varie dimensioni della comunicazione digitale.

Anche la funzione di promozione del sistema portuale si è profondamente rinnovata, puntando sulla condivisione delle azioni di marketing con gli operatori del cluster e sul raccordo con il sistema produttivo di riferimento, in sinergia con altre istituzioni del territorio, come Regione Liguria e Camere di Commercio.

Questo primo report di sostenibilità si inserisce dunque nel contesto di grande rinnovamento e dinamicità che contraddistingue l'azione di AdSPMLO e intende costituire un riferimento per il confronto con tutti gli interlocutori, nella consapevolezza che dal dialogo scaturiscono le più importanti occasioni di miglioramento.

### 2.2.3. Società Partecipate

L'Autorità di Sistema Portuale detiene quote di partecipazione in alcune società strettamente collegate alla propria funzione istituzionale. Di seguito sono sinteticamente riportate le principali realtà.

---

#### **Aeroporto di Genova S.p.A. (60,00%)**

AdSPMLO è azionista di maggioranza della società di gestione dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, che fu costruito negli anni '50 su aree detenute dall'allora Consorzio Autonomo del Porto di Genova. La vicinanza fra porto e aeroporto genera importanti sinergie dal punto di vista logistico e turistico, ma pone anche alcuni vincoli allo sviluppo del porto, imponendo l'adozione di soluzioni che rendano compatibili la piena operatività di entrambi, mantenendo alti standard di sicurezza.

Recentemente è stato avviato un piano di lavori di ammodernamento e ampliamento dell'aeroporto, con fondi stanziati da AdSPMLO nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti e da Regione Liguria.

---

**VIO - Vado Intermodal Operator S.p.A. (72,00%)**

La società gestisce il centro logistico situato alle spalle del porto di Vado Ligure, unico interporto ligure secondo la legge n. 240/1990, nodo RRT core della rete TEN-T e parte del corridoio Reno-Alpi.

L'interporto si estende su una superficie di 232.000 mq e fornisce servizi di logistica per merci provenienti dai porti di Savona e Genova, che poi vengono distribuite al vasto mercato interno del Sud Europa, ed è uno fra i principali centri logistici in Italia per il caffè.

VIO ha un ruolo centrale nello sviluppo del sistema multimodale di Vado Ligure, in sinergia con l'espansione delle attività portuali realizzata dall'Autorità Portuale. Per gestire l'aumento del traffico, VIO e AdSP hanno avviato un piano di interventi per il facilitare l'intermodalità, potenziando il terminal intermodale e ottimizzando gli impianti ferroviari.

---

**Ente Bacini S.r.l. (89,00%)**

La società gestisce alcuni accosti e cinque bacini a secco, di lunghezza fino a 267 metri, per operazioni di riparazione e carenaggio, situati nell'area industriale di levante del porto di Genova.

---

**Stazioni Marittime S.p.A. (10,20%)**

La società, nata nel 1989, ha lo scopo di gestire e sviluppare le infrastrutture del Porto passeggeri di Genova. In particolare, la Società gestisce cinque terminal passeggeri: Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria, principalmente dedicati al traffico crocieristico, e i tre terminal di Calata Chiappella, Ponte Caracciolo e Ponte Colombo, dedicati al traffico traghetti. Complessivamente l'area copre circa 290.000 metri quadrati di superficie e comprende 12 accosti per circa 3.000 metri lineari di banchine.

---

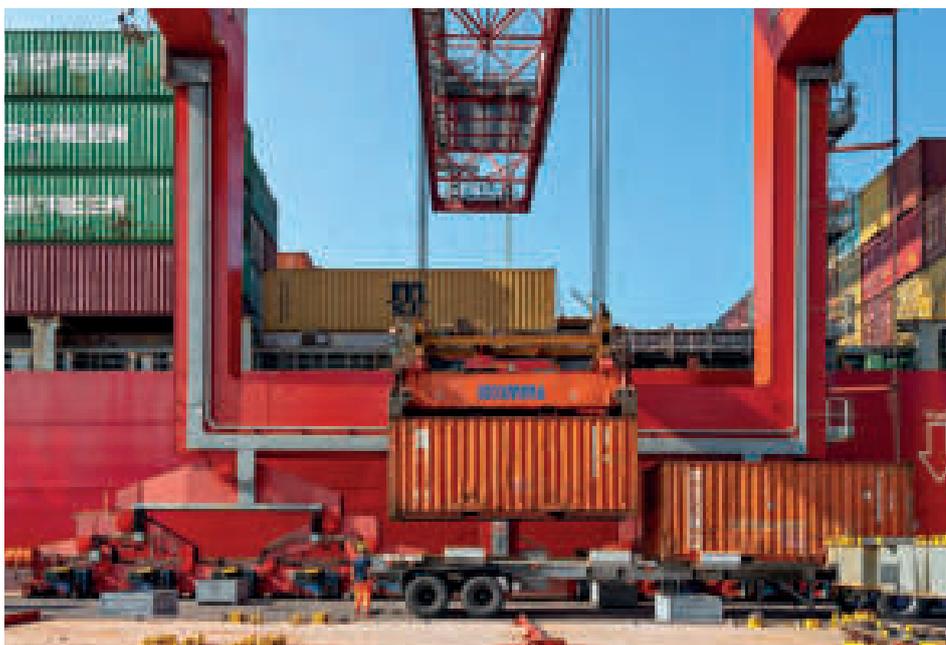
**Porto Antico S.p.A. (4,80%)**

La società è nata in occasione delle celebrazioni colombiane nel 1992, per gestire gli spazi del cuore storico del porto di Genova, restituiti alla città e rinnovati secondo il disegno di Renzo Piano. Oggi la Porto Antico estende la propria competenza fino al quartiere fieristico genovese, oggetto di un profondo progetto di rinnovamento.

---

**F.I.L.S.E. S.p.A. (3,90%)**

La Finanziaria Ligure per lo Sviluppo Economico - F.I.L.S.E. S.p.A. è il soggetto tecnico che supporta e assiste Regione Liguria e altri enti territoriali liguri nella progettazione, definizione e attuazione di politiche e interventi a sostegno del sistema economico ligure.



## 2.3. Le attività dei Ports of Genoa

### I traffici merci nel 2021:

Totale  
63,7 M ton

Merci containerizzate  
25,7 M ton

Ro-Ro e merci varie  
14,8 M ton

Merci alla rinfusa  
23,2 M ton

Il sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale ha movimentato nel 2021 un traffico complessivo di circa 63,7 milioni di tonnellate. L'importanza dei Ports of Genoa per il sistema Paese è data dalla grande varietà di merceologie movimentate: la prima componente di traffico è rappresentata dalle merci containerizzate, con 25,7 milioni di tonnellate; seguono le rinfuse liquide con 18,7 milioni e il traffico Ro-Ro con 13,6 milioni.

t x 1000 dove non div. spec.	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
<b>Totale merci</b>	<b>68.052</b>	<b>69.155</b>	<b>67.152</b>	<b>57.427</b>	<b>63.687</b>	<b>-5,16</b>	<b>10,90</b>
Merce in contenitore	26.022	25.727	25.203	23.977	25.687	1,88	7,09
Rotabili	13.089	13.816	13.940	12.127	13.587	-11,21	28,94
Altre merci varie	1.262	1.490	1.299	1.053	1.229	-13,63	11,41
Rinfuse liquide	21.844	22.194	21.662	16.794	18.710	-2,53	12,04
Rinfuse solide	5.836	5.930	5.048	3.476	4.482	-5,39	16,71
Container (TEU x 1.000)	2.666	2.674	2.670	2.499	2.781	4,16	11,28
Passengeri (pax x 1.000)	4.224	4.293	4.547	1.547	2.489	-45,26	60,89

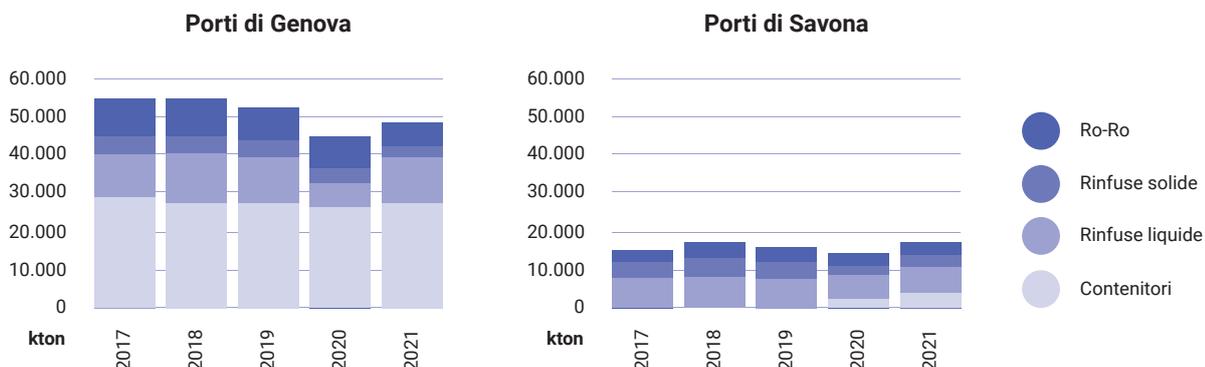
Tab. 2.1- Andamento dei traffici nei Ports of Genoa

Nel 2020 le misure di contenimento del Covid-19 hanno imposto limitazioni al movimento di persone e merci, determinando un rallentamento delle catene logistiche globali. Tale shock ha comportato una serie di ripercussioni sul piano economico, tra cui la flessione del PIL nazionale, la contrazione dei consumi e la diminuzione dei commerci internazionali. Questa circostanza ha avuto inevitabili effetti negativi anche sulle performance e sui traffici dei porti del Sistema.

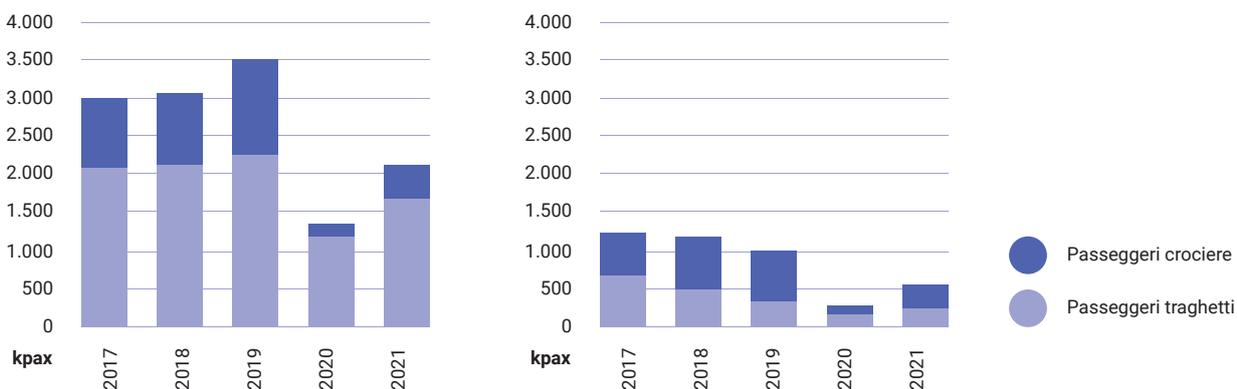
Nel 2021 l'attività dei Ports of Genoa è tornata a crescere, sebbene rimanga ancora un certo gap rispetto ai livelli pre-crisi, legato principalmente agli oli minerali. Il numero di navi transitate è stato pari a 7.224 (+6,3%) mentre il traffico complessivo è cresciuto del +10,9% rispetto al 2020. Spicca in particolare il numero di container movimentati, che ha raggiunto il record storico per il sistema, sfiorando i 2,8 milioni di TEU.

I traffici marittimi sono crollati nel 2020 a causa degli effetti della pandemia: le movimentazioni di merci nei Ports of Genoa sono scese del 14,5% e quelle di passeggeri del 66% rispetto al 2019.

Nel 2021 si è registrato un recupero. Il gap dei Ports of Genoa rispetto al periodo pre crisi si è ridotto al 5,2% per il settore merci e al 45,2% per quello passeggeri.



Graf. 2.1 - Traffici di merci nei porti di Genova e Savona (t x 1000)

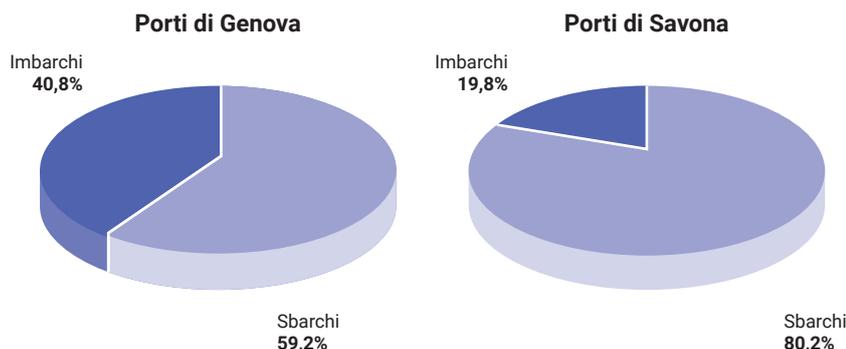


Graf. 2.2 - Traffici di passeggeri nei porti di Genova e Savona (pax x 1.000)

Nei porti di Genova e Pra', dove si concentrano i traffici di container, il rapporto fra sbarchi e imbarchi è equilibrato.

A Savona e Vado, dove sono più forti i traffici di materie prime, prevalgono le importazioni.

Nei porti di Savona, dove si concentrano i traffici di materie prime per l'approvvigionamento del sistema industriale dell'Italia settentrionale, sono prevalenti i flussi all'import (80,2%), mentre nei porti di Genova dove si concentrano i traffici containerizzati, principale veicolo del commercio estero delle aziende italiane, l'export supera il 40% del totale.



Graf. 2.3 - Quota di sbarchi e imbarchi nei porti di Genova e Savona (media 2017-2021)

### 2.3.1. I traffici containerizzati

La ripresa dell'economia globale nel 2021 ha rilanciato le movimentazioni di container nei Ports of Genoa, che hanno fatto segnare il nuovo record storico: 2,8 milioni di TEU.

Nel 2021 si è assistito ad un pieno recupero del settore del trasporto di merci in container. Tale dinamica costituisce il consolidamento di un percorso di crescita della movimentazione di TEU nei porti del sistema e lungo le rotte globali che si era già intravisto nella seconda metà del 2020 e che ha coinciso con l'allentamento delle restrizioni più rigide imposte nei primi mesi dell'emergenza.

I risultati ottenuti sono quindi il frutto di una ripresa della domanda, oltre che delle alleanze tra i principali carrier globali, che hanno facilitato una buona gestione dell'offerta evitando condizioni di sovra-capacità.

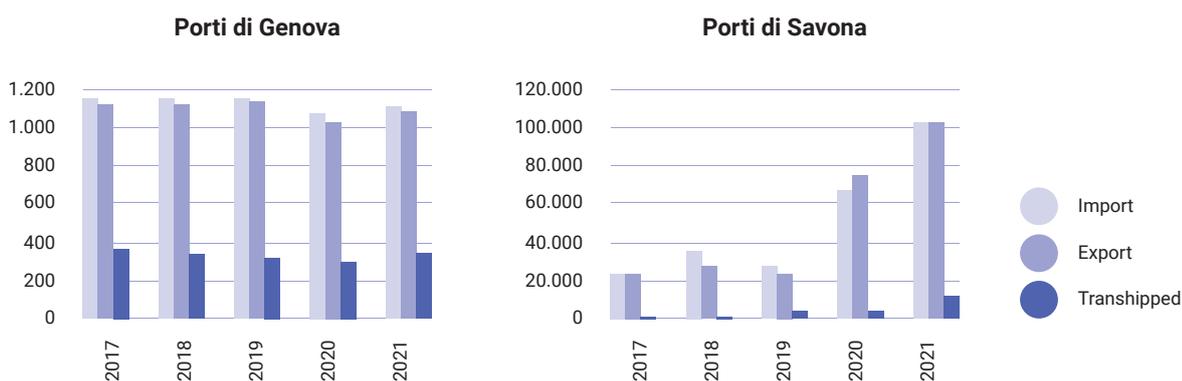
TEU x 1000	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
<b>Traffico totale</b>	<b>2.666.244</b>	<b>2.674.404</b>	<b>2.669.917</b>	<b>2.498.850</b>	<b>2.781.112</b>	<b>4,16</b>	<b>11,30</b>
Sbarchi	1.126.151	1.151.281	1.166.048	1.081.772	1.200.062	2,92	10,93
Imbarchi	1.352.994	1.354.975	1.344.869	1.274.433	1.403.312	4,35	10,11
Transshipment	187.099	168.148	159.000	142.645	63.687	11,78	24,60

Tabella 2.2 Andamento dei traffici di container nei Ports of Genoa

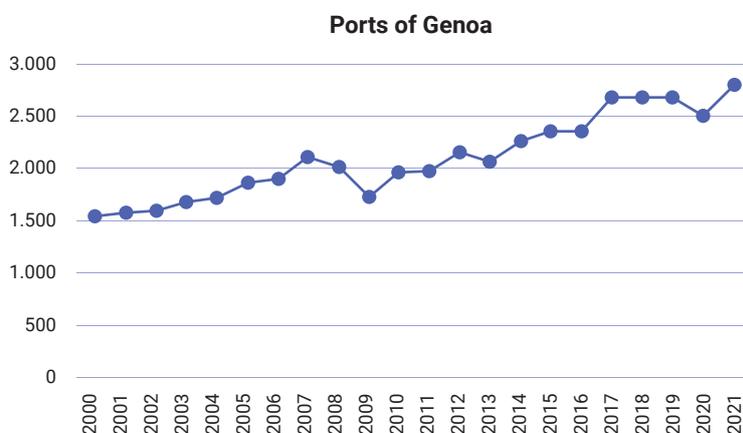
Confrontando il consuntivo del 2021 con quello dell'anno precedente, si nota una crescita pari al 11,3%, per un totale di 2.781.112 contenitori movimentati negli scali del Mar Ligure Occidentale: tale risultato è superiore anche ai valori del periodo pre-pandemico, segnando un +4,2% sul 2019. Il volume di container movimentati costituisce, infatti, il livello massimo mai registrato dai Ports of Genoa.

I maggiori volumi di container sono movimentati nel polo genovese, ma il nuovo terminal di Vado Ligure è in rapida crescita.

Se nel confronto con il 2020 entrambe le componenti del sistema registrano una crescita, rispetto al 2019 il polo genovese (Genova + Pra') e quello savonese (Savona + Vado Ligure) si attestano su dinamiche diverse: il primo, dove si concentra la maggior parte dei volumi, ha chiuso a un livello di traffico leggermente inferiore rispetto al 2019, mentre il secondo, grazie all'entrata in servizio del nuovo terminal container Vado Gateway, ha fatto registrare un significativo incremento. Genova-Pra' ha chiuso perciò il 2021 a 2.557.847 TEU (+8,7% rispetto al 2020 e -2,2% rispetto al 2019), mentre Savona-Vado ha movimentato 223.265 TEU, quadruplicando i volumi rispetto al 2019 (+309,3%) e consolidando la posizione rispetto al 2020 (+52,8%).



Graf. 2.4 - Ripartizione dei traffici di container per flusso (TEU x 1000)



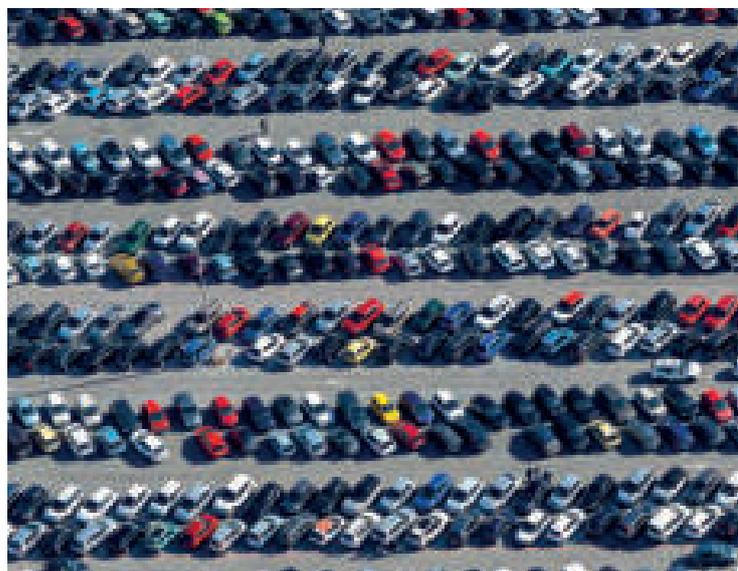
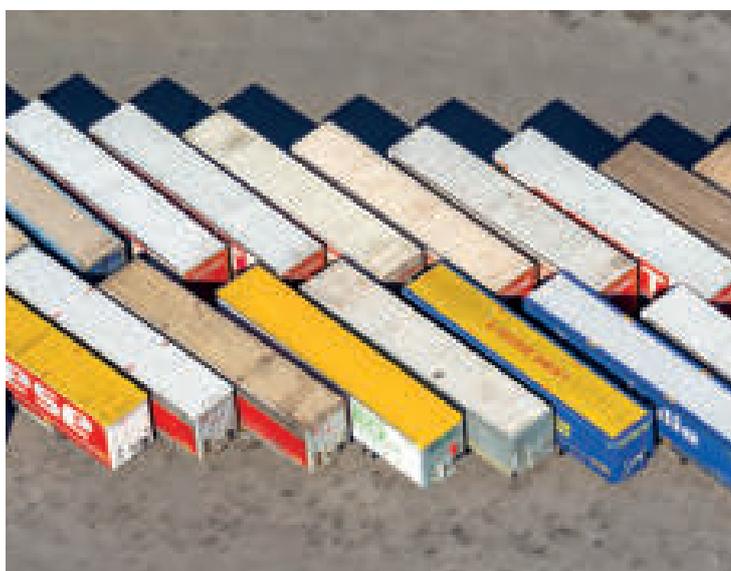
Graf. 2.5 Andamento dei traffici di container nei Ports of Genoa 2000-2021 (TEU x 1000)

Nei Ports of Genoa l'attività di transhipment è marginale e la maggior parte dei contenitori provengono o sono destinati direttamente all'hinterland (attività gateway).

Rispetto ai mercati d'oltremare, le più forti relazioni di traffico sono con il Nord America e l'Estremo Oriente.

Rispetto ai contenitori complessivamente movimentati dai Ports of Genoa, 1.222.011 TEU sono stati imbarcati e destinati al commercio con l'estero, 1.200.062 TEU sono stati sbarcati e destinati al sistema produttivo nazionale, mentre il transhipment si è attestato alla quota di 359.039 TEU (12,9%).

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, i principali partner commerciali sono il Nord America (USA e Canada) e l'Estremo Oriente, principalmente Cina e Singapore che svolge un primario ruolo di hub di transhipment per destinazioni ed origini dei traffici quali Corea del Sud, Giappone, Australia e Vietnam.



### 2.3.2. I traffici Ro-Ro

I Ports of Genoa sono un importante nodo delle "Autostrade del Mare" nel Mediterraneo, lungo cui si muovono navi cariche di camion e trailer, evitando di percorrere strade e autostrade.

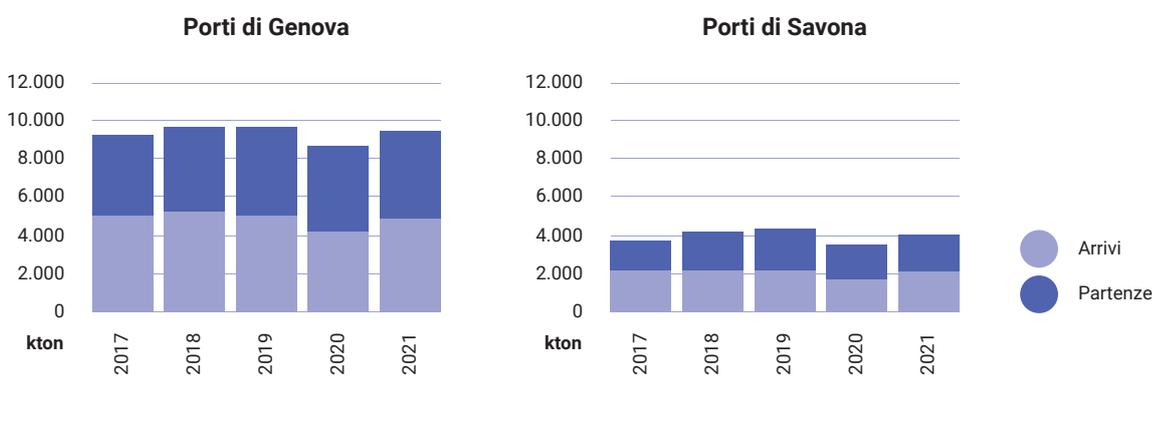
Il settore Ro-Ro comprende tutti i traffici di automezzi per il trasporto di merce (camion, trailer...) oppure di prodotti dotati di ruote (auto, mezzi agricoli o industriali...).

TEU x 1000 ove non div specificato	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
<b>Traffico totale</b>	<b>13.089</b>	<b>13.816</b>	<b>13.940</b>	<b>12.127</b>	<b>13.587</b>	<b>4,16</b>	<b>11,30</b>
Arrivi	6.429	6.742	6.865	6.000	6.717	-2,15	11,95
Partenze	6.659	7.073	7.075	6.126	6.870	-2,90	12,14
Camion e trailer (n x 1000)	603	555	550	470	508	-7,62	8,21
Mezzi comm. (n x 1000)	228	201	168	131	148	-11,79	13,10
Autoveicoli privati (n x 1000)	881	875	907	524	748	-17,54	42,59

Tabella 2.3 Andamento dei traffici Ro-Ro nei Ports of Genoa

Nel 2021 il settore ha mostrato una buona ripresa rispetto all'anno precedente, raggiungendo 13,6 milioni di tonnellate di traffico complessivo.

Complessivamente, il traffico Ro-Ro è stato superiore del 12,0% rispetto al 2020, ed inferiore del 2,5% rispetto al 2019. Nel dettaglio, Genova segna un +10,3% (-1,7% sul 2019), con 4,6 milioni di tonnellate di merce in arrivo e 4,8 milioni di tonnellate in partenza. Savona e Vado Ligure, invece, si attestano su un +16,3% (-4,4% sul 2019), corrispondente a 2,1 milioni di tonnellate in arrivo e 1,9 milioni in partenza.



Graf. 2.6 - Traffici Ro-Ro nei porti di Genova e Savona (t x 1000)

I traffici di rotabili mostrano una profonda concentrazione dal punto di vista geografico. La maggior parte delle movimentazioni del porto di Genova, infatti, ha come origine o destinazione altri porti italiani, fondamentalmente le isole maggiori, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco. La quota preponderante dei traffici di Savona e Vado Ligure riguarda le relazioni con la Spagna, seguiti dagli scambi nazionali e da quelli con la Corsica.

La tenuta del settore rotabile è riconducibile alla concomitanza di due fattori chiave, strettamente interconnessi tra loro: la rete dei servizi delle Autostrade del Mare e la presenza dei principali operatori del settore negli scali del Sistema.

Le Autostrade del Mare sono uno degli snodi intermodali fondamentali per il traffico su gomma che ha origine o destinazione tra le sponde del Mar Mediterraneo. Oltre al miglioramento dell'efficienza logistica, gli incentivi dedicati a questo tipo di trasporto (es. il Marebonus) rendono ancora più attrattiva questa modalità per gli operatori. A conferma di ciò, la quasi totalità dei traffici rotabili movimentati nei porti di Genova e Savona sono direttamente imputabili alle Autostrade del Mare, con operatori come Grimaldi, GNV e Tirrenia.

Fanno parte del settore anche i traffici di automobili nuove e mezzi speciali (veicoli industriali, treni ecc.), che a Genova e Savona trovano un importante punto di riferimento logistico.



### 2.3.3. I traffici di rinfuse

#### Rinfuse liquide

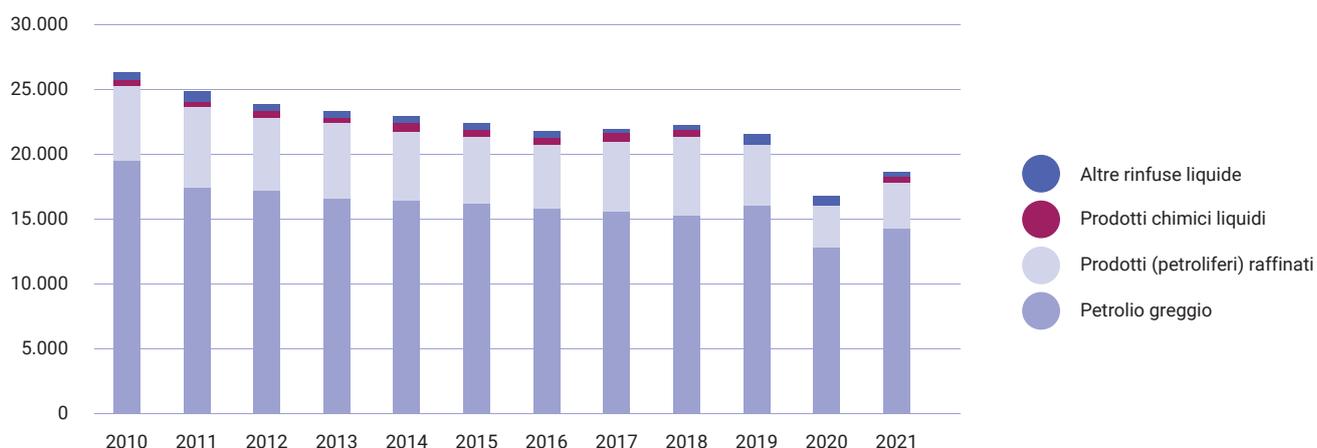
I traffici di prodotti petroliferi sono crollati durante la pandemia per la riduzione della mobilità, ma il settore risente anche della transizione in atto verso le energie rinnovabili.

Il settore comprende i grandi volumi di petrolio greggio che si concentrano nei terminal del Porto Petroli di Genova e di Sarpom a Vado Ligure, mentre altri impianti movimentano traffici caratterizzati da volumi inferiori ma elevato valore unitario, come prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici, oli vegetali e rinfuse liquide alimentari.

Nonostante il recupero registrato nel 2021 (+11,4% per 18,7 milioni di tonnellate complessive) il volume di traffico del comparto petrolifero continua un trend discendente rispetto alle serie storiche, non solo per la riduzione della mobilità legata alla crisi pandemica, ma anche per l'orientamento a livello globale verso la «transizione ecologica», che determina un progressivo e strutturale abbandono delle fonti energetiche fossili.

t x 1000	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
<b>Traffico totale</b>	<b>21.844</b>	<b>22.194</b>	<b>21.662</b>	<b>16.794</b>	<b>18.710</b>	<b>-13,62</b>	<b>11,41</b>
Petrolio greggio	15.574	15.331	16.142	12.699	14.279	-11,54	12,44
Prodotti raffinati	5.489	6.101	4.642	3.304	3.565	-23,19	7,92
Prodotti chimici liquidi	508	491	537	466	453	-15,62	-2,81
Altre rinfuse	274	271	340	325	412	21,36	26,95

Tab. 2.4 Andamento dei traffici di rinfuse liquide nei Ports of Genoa



Graf. 2.7 - Traffici di rinfuse liquide nei Ports of Genoa

### Rinfuse solide

Il comparto delle dry bulk è estremamente articolato, abbracciando merceologie quali il carbone, cereali e sfarinati per l'industria alimentare e dei mangimi, fertilizzanti, minerali, prodotti metallurgici, materiali da costruzione e innumerevoli altre merci.

Nel 2021 il settore ha fatto registrare una crescita del 28,9% rispetto al 2020, senza tuttavia riuscire a tornare sui livelli del 2019 (-11,2%). Osservando le serie storiche, il settore rivela una diminuzione strutturale dei volumi, per il declino dell'impiego del carbone quale fonte energetica per l'industria e la generale riduzione della necessità di materie prime da parte del comparto industriale.

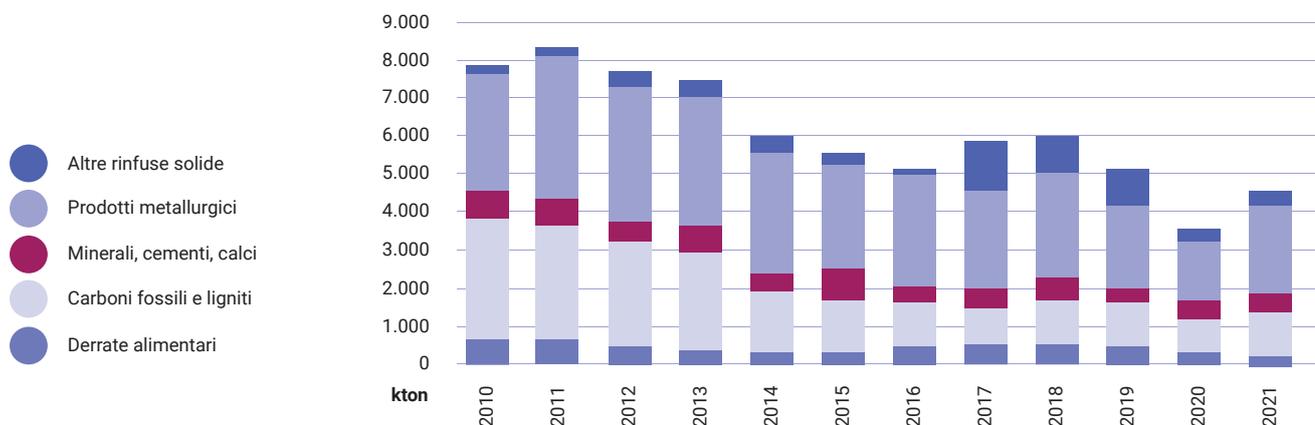
La quota del porto di Genova sul totale ammonta a 2,7 milioni di tonnellate (+42,7% sul 2020 e +6,1% sul 2019), mentre la componente di Savona è pari a 1,7 milioni di tonnellate (+12,2% sul 2020 e -29,1% sul 2019).

Il comparto delle rinfuse solide comprende merci molto diversificate, tra cui carbone, cereali, prodotti per l'agricoltura e materie prime per l'industria.

I volumi sono in declino strutturale per il progressivo abbandono delle fonti energetiche fossili.

t x 1000	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
<b>Traffico totale</b>	<b>5.836</b>	<b>5.930</b>	<b>4.201</b>	<b>3.476</b>	<b>4.482</b>	<b>6,68</b>	<b>28,94</b>
Cerali e semi oleosi	52	96	75	51	48	-36,60	-6,14
Derrate alimentari, mangimi	391	438	414	265	201	-51,61	-24,36
Carboni fossili e ligniti	932	1.172	1.033	909	1.080	4,62	18,89
Minerali, cementi, calci	554	587	475	478	552	16,39	15,50
Prodotti metallurgici	2.764	2.725	2.173	1.495	2.247	3,40	50,28
Prodotti chimici solidi	0	0	0	7	32	0	360,91
Altre rinfuse solide	1.143	912	878	271	323	-63,23	19,14

Tab. 2.5 Traffici di rinfuse solide nei Ports of Genoa



Tab. 2.5 Traffici di rinfuse solide nei Ports of Genoa (t x 1-000)



### 2.3.4. I traffici passeggeri

I Ports of Genoa sono un hub per turisti e passeggeri, che trovano un'ampia offerta di partenze su traghetti e navi da crociera.

È in forte crescita la quota di turisti che scende a terra nei due porti per visitare le città e il territorio.

I Ports of Genoa sono un importante hub per turisti e passeggeri. In particolare, Genova e Savona rappresentano un polo di riferimento per il turismo crocieristico (il secondo italiano e il quarto nel Mediterraneo), dove nel 2019 (ultimo anno di piena attività prima dello stop imposto dalla pandemia) sono transitati 2 milioni di passeggeri (circa il 7% del traffico crocieristico nel Mediterraneo).

Oltre ad essere homeport (punti di imbarco e di sbarco) delle maggiori compagnie internazionali per gli itinerari nel Mediterraneo occidentale, i terminal di Genova e Savona sono punti di scalo per escursioni (una misura che rappresenta, oggi, il 36% del totale). Considerati i numeri di un settore in continua crescita, le crociere gene-

rano importanti ritorni per l'economia locale con riferimento sia alle attività di servizio in porto, che alle attività del comparto turistico.

A livello globale, nel 2020 il settore ha subito una pesante battuta d'arresto, conseguenza delle limitazioni agli spostamenti mentre il 2021 ha segnato una ripresa parziale dell'attività. Tra i vari settori dello shipping, infatti, l'industria del trasporto passeggeri è stata quella che più ha risentito degli effetti del Covid-19.

Il settore è stato particolarmente colpito dalle restrizioni sanitarie per il contenimento della pandemia, che ha di fatto fermato il turismo.

	2017	2018	2019	2020	Totale
Isole Baleari	2.110.663	2.431.153	2.658.000	156.757	7.356.573
Tarragona	51.393	98.126	128.000	4.462	278.981
Barcellona	2.712.247	3.041.963	3.137.918	202.000	9.094.128
Marsiglia	1.487.313	1.716.184	1.865.918	123.604	5.193.019
<b>Ports of Genoa</b>	<b>1.779.631</b>	<b>1.859.885</b>	<b>2.018.847</b>	<b>206.689</b>	<b>5.865.052</b>
Genova	925.188	1.011.398	1.349.370	131.121	3.417.077
Savona	854.443	848.487	669.477	75.568	2.447.975
La Spezia	454.954	395.748	601.441	70.323	1.522.466
Civitavecchia	2.200.328	2.441.737	2.679.596	224.000	7.545.661
Napoli	927.458	1.068.797	1.356.320	20.000	3.372.575
Venezia	1.427.812	1.560.579	1.603.516	5.237	4.597.144
Pireo	1.055.559	961.632	1.098.091	16.640	3.131.922
Santorini	620.681	749.286	980.771	1.200.000	3.550.627
Corfu	679.681	735.832	767.673	7.768	2.190.954
Valletta	778.596	711.018	902.425	55.700	2.447.739
Kotor	541.017	492.475	649.038	3.009	1.685.539

Tabella 2.6 Traffico crocieristico nei principali scali del Mediterraneo (pax)

Pax	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 19-21	Var.% 20-21
<b>Crociere</b>	<b>1.779.631</b>	<b>1.859.885</b>	<b>2.018.270</b>	<b>260.689</b>	<b>591.391</b>	<b>-70,70</b>	<b>186,13</b>
Imbarchi	531.784	540.160	553.976	54.487	166.327	-69,98	205,26
Sbarchi	527.658	538.241	542.726	62.571	159.579	-70,60	155,04
Transiti	720.189	781.484	921.568	89.631	265.485	-71,19	196,20
<b>Traghetti</b>	<b>2.444.687</b>	<b>2.432.666</b>	<b>2.528.991</b>	<b>1.340.298</b>	<b>1.897.192</b>	<b>-24,98</b>	<b>41,55</b>
<b>Totale passeggeri</b>	<b>4.224.318</b>	<b>4.292.551</b>	<b>4.547.261</b>	<b>1.546.987</b>	<b>2.488.583</b>	<b>-45,27</b>	<b>60,87</b>

Tab. 2.7 Traffico passeggeri nei Ports of Genoa

I traffici sono in ripresa, ma servirà ancora del tempo prima che si ritorni ai livelli pre-Covid.

Per quanto riguarda il traffico negli scali del Mar Ligure Occidentale, nonostante il forte scostamento rispetto alla media degli ultimi anni, nel 2021 il sistema si è rivelato il primo in Italia, grazie alla capacità di riprendere l'attività non appena il settore ha ricevuto il via libera dal Governo, avendo messo in atto le misure sanitarie ed operative necessarie a garantire la sicurezza di turisti e addetti. Nel complesso, i terminal del sistema hanno gestito una quota pari al 24% del traffico crocieristico nazionale, specificamente 416.386 passeggeri a Genova e 175.005 a Savona.

I porti di Genova, Savona e Vado Ligure sono anche scali di riferimento per lo spostamento di passeggeri e turisti, italiani ed europei, verso le isole del Mediterraneo, la penisola Iberica e il Nord Africa, tramite un fitto calendario di servizi regolari di traghetto. In questo segmento, nel corso del 2021 si sono mossi 1.678.315 passeggeri a Genova e 218.877 a Savona e Vado Ligure.



### 2.3.5. Il settore industriale

Nei Ports of Genoa trova spazio un articolato comparto industriale dedicato alle costruzioni e riparazioni navali, dalle grandi navi agli yacht di lusso.

L'industria cantieristica completa l'offerta di servizi dei Ports of Genoa e genera importanti ricadute per il territorio in termini di occupazione e ricchezza.

L'offerta di servizi degli scali del Sistema si completa con il comparto della cantieristica navale. Una pluralità di operatori riforniscono segmenti di mercato anche molto diversi tra loro, garantendo una forte ricaduta in termini occupazionali diretti e sull'indotto.

Una prima distinzione si può effettuare tra i cantieri dedicati alle nuove costruzioni e quelli maggiormente orientati sulle riparazioni.

Per ciò che riguarda il mercato delle nuove costruzioni le aziende operanti nello scalo genovese si concentrano sui segmenti di più alto livello qualitativo e a maggiore valore aggiunto.

La produzione si focalizza dunque su megayacht e navi da crociera, settori in cui la specializzazione e la qualità costruttiva hanno un peso preponderante rispetto al mero costo di realizzazione. All'interno del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale operano alcune eccellenze globali del settore (ad esempio Fincantieri, Mariotti, Amico).

L'altra componente fondamentale per l'attività industriale è quella legata alle fasi successive alla costruzione, come il refitting, le riparazioni o le demolizioni.

Nel 2018 si contavano 65 aziende attive nel porto di Genova per un totale di circa 1.800 addetti diretti, cui si aggiunge un'occupazione indiretta, variabile in relazione al numero di operazioni in corso, fino ad ulteriori 1.000 addetti. Il solo stabilimento di Fincantieri genera un indotto lavorativo, tra diretti ed indiretti, di circa 4.000 unità, con un trend positivo grazie al ricco portafoglio ordini per i prossimi anni.

	Turchia	Italia	Spagna	Romania	Francia	Grecia	Croazia
Yacht	17%	<b>77%</b>	1%	1%	0	1%	1%
Navi crociera (>5.000 GT)	0	<b>69%</b>	2%	3%	26%	0	0
Navi crociera (<5.000 GT)	2%	<b>35%</b>	2%	19%	0	0	42%
Navi dry e break bulk	42%	<b>5%</b>	16%	21%	0	0	16%
Navi passeggeri	25%	<b>5%</b>	18%	1%	1%	11%	39%
Ro-Pax	40%	<b>3%</b>	8%	9%	3%	37%	1%
Rimorchiatori	66%	<b>2%</b>	13%	16%	0	2%	0
Navi specializzate	26%	<b>2%</b>	38%	19%	4%	0	11%
Navi cisterna	37%	<b>2%</b>	5%	50%	0	1%	5%
Navi supporto offshore	45%	<b>1%</b>	17%	26%	4%	0	7%
Navi da pesca	59%	<b>0</b>	24%	3%	10%	1%	2%
Altri	12%	<b>2%</b>	28%	50%	5%	2%	2%

Tabella 2.8 Quota di mercato Med della cantieristica navale per Paese e tipologia di nave (2019)

In Italia, un container su tre passa attraverso i Ports of Genoa, che rappresentano un hub logistico fondamentale per il commercio internazionale delle nostre aziende.

### 2.3.6. Il mercato d'oltremare dei Ports of Genoa

I Ports of Genoa svolgono un fondamentale ruolo di snodo logistico per l'import-export dell'Italia. I terminal del sistema movimentano circa un terzo del traffico nazionale di container “gateway” ossia originato o destinato all'hinterland.

La maggior parte del traffico containerizzato viaggia su rotte oceaniche, muovendosi in prevalenza verso l'Asia (40% del totale) e le Americhe (30%), ma è importante anche la quota del traffico intramediterraneo (oltre il 15%).

Area geografica	Import	Export	Totale
Ovest Africa	3%	3%	3%
Est Africa	1%	1%	1%
Nord Africa	9%	8%	8%
America Centrale	3%	3%	3%
Nord America	19%	23%	21%
Sud America	3%	7%	5%
Estremo Oriente	28%	25%	26%
India e Pakistan	3%	2%	3%
Medio Oriente	9%	13%	11%
Europa	14%	12%	13%
Georgia, Russia, Ucraina	0%	0%	0%
<b>Italia</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>5%</b>
Oceania	0%	0%	0%
Non specificato	1%	0%	1%

Tabella 2.9 Ripartizione dei traffici containerizzati dei Ports of Genoa per macroarea geografica

La forza dei Ports of Genoa sulle rotte internazionali è testimoniata dal Liner Shipping Connectivity Index di Unctad, che misura la connettività marittima dei porti sulla base dei collegamenti regolari e attribuisce ai Ports of Genoa il valore indice di 78 (Genova e Pra' 51, Savona e Vado 27) rispetto, per restare al benchmark mediterraneo, ai 70 punti di Valencia, 66 di Barcellona, 52 di Marsiglia-Fos.

I Ports of Genoa sono infatti parte di un network globale che comprende più di 160 servizi regolari di navigazione oceanica, di corto raggio, feeder e Ro-Ro, operati da tutte le maggiori Shipping Company e Alleanze, che scalano i Ports of Genoa senza eccezione, assicurando collegamenti diretti con oltre 450 porti mondiali.

	Estremo Oriente	Intramed	Africa	America	Medio Oriente	Totale
Savona e Vado	0	1	0	1	1	<b>3</b>
Genova e Pra'	4	7	4	9	3	<b>27</b>

Tabella 2.10 Servizi settimanali full container dai Ports of Genoa per macroarea geografica

### 2.3.7. Il mercato interno dei Ports of Genoa

I Ports of Genoa hanno il proprio mercato di riferimento nel tessuto imprenditoriale del Nord Italia, caratterizzato da un alto numero di imprese complessivo (oltre 400 mila) che ha pari solo in tutta la Germania oppure in Francia e Benelux insieme.

La realtà produttiva del Nord Italia comprende tutte le principali filiere industriali e presenta un elevato grado di apertura internazionale, secondo la vocazione all'export tipica dell'attività manifatturiera e commerciale italiana.

La peculiarità consiste nella dimensione delle imprese, per oltre il 90% classificabili come piccole e medie, con una consistenza che non raggiunge i 10 addetti medi per unità produttiva ed un fatturato inferiore a 1 milione di Euro/anno per singola ditta. Queste PMI sono sparse su un territorio grande e molto diversificato, con logiche che sfuggono alla pianificazione di tempi e itinerari necessari per una moderna organizzazione dei servizi logistici e di trasporto. Tuttavia, il cluster portuale di Genova e Savona da sempre è in grado di adattare la sua offerta a questa complicata clientela, proponendo servizi differenziati ad alto valore aggiunto in grado di soddisfare ogni esigenza di trasporto.

La capacità del sistema porto di offrire servizi differenziati che partono dalle attività standardizzate ma possono arrivare a prestazioni e servizi di nicchia e valore aggiunto notevole, sono l'elemento che ha reso e continua a rendere apprezzata sul mercato la professionalità del cluster dei Ports of Genoa.

Un recente monitoraggio su un campione di 500 aziende del settore manifatturiero del Nord Italia ha rivelato che oltre il 50% di queste utilizza i Ports of Genoa per le proprie esportazioni e oltre il 70% per le importazioni.

D'altra parte, i dati di origine e destinazione delle merci in transito evidenziano che attraverso i Ports of Genoa passa circa il 65% del commercio extra UE della Lombardia e oltre l'85% del Piemonte. Minore, ma in crescita, anche la quota di mercato rispetto a regioni più lontane, come Emilia-Romagna e Veneto (attorno al 18%).

L'allargamento della catchment area è correlato all'efficienza del servizio ferroviario, che sulle distanze più lunghe si dimostra più competitivo rispetto al trasporto su gomma.

Ports of Genoa sono in grado di offrire servizi differenziati in grado di rispondere alle esigenze delle grandi industrie e delle piccole medie imprese protagoniste della manifattura italiana.

Il 70% delle aziende del Nord Italia utilizza i Ports of Genoa.



Il trasporto ferroviario è in crescita, grazie ad una capillare rete di collegamenti ferroviari che collegano i porti con tutte le principali aree produttive del Nord Italia.

	Pra'	Genova	Vado	Totale
Padova	10	7	2	<b>19</b>
Rubiera (RE)	7	2	3	<b>12</b>
Milano	8	6	3	<b>17</b>
Rivalta Scrivia (AL)	8	1	0	<b>9</b>
Melzo (MI)	8	0	0	<b>8</b>
Piacenza	2	0	2	<b>4</b>
Pordenone	2	0	0	<b>2</b>
Domodossola	3	0	0	<b>3</b>
Verona	2	0	0	<b>2</b>
Vittuone (MI)	1	2	0	<b>3</b>
Reggio nell'Emilia	0	5	0	<b>5</b>
Vicenza	0	2	0	<b>2</b>
Marzaglia (MO)	0	1	0	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	<b>87</b>

Tabella 2.11 Servizi ferroviari A/R settimanali dai Ports of Genoa

La rete dei collegamenti ferroviari dai Ports of Genoa verso l'hinterland padano è capillare e ciò si riflette nell'incremento del volume di traffico su ferro che, nel caso dei container, nel 2021 ha raggiunto 380.000 TEU, per una quota modale del 15,7%.

	2011	2019	2020	2021
<b>Treni (n)</b>	5.155	7.046	7.916	9.387
<b>Container (TEU)</b>	246.400	307.725	320.042	380.328
<b>RAIL RATIO</b>	14,6%	13,4%	14,5%	15,7%

Tabella 2.12 Il trasporto ferroviario di container dai Ports of Genoa

Guardando oltralpe, ad oggi esiste un solo servizio ferroviario diretto dai Ports of Genoa verso il mercato del sud Europa, che collega il terminal PSA Genova Pra' a Basel-Frekendorf con tre partenze settimanali ed è in procinto di essere esteso al Sud della Germania.

La prossima disponibilità della terza linea di valico ferroviario tra Genova e Milano ed il potenziamento delle opere di ultimo miglio di connessione fra i porti e il nuovo asse consentiranno di aumentare la capacità dei Ports of Genoa di servire efficacemente anche i mercati del Sud Europa, che potranno essere raggiunti da treni di lunghezza fino a 750 metri e con portata di 2.000 tonnellate di carico.

L'obiettivo è ampliare l'offerta di soluzioni logistiche per il Sud Europa, affiancando nuovi servizi al collegamento regolare che unisce il porto di Pra' alla Svizzera.

Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione: 102-1 Nome dell'organizzazione, 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi, 102-3 Luogo della sede principale, 102-4 Luogo delle attività, 102-5 Proprietà e forma giuridica, 102-6 Mercati serviti, 102-7 Dimensione dell'organizzazione, 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori, 102-18 Struttura della governance, 102-23 Presidente e massimo organo di governo, 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo.



03.

## 3. Analisi di materialità

### 3.1. I nostri stakeholder

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

35 terminal

80 agenzie marittime

300 case di spedizione

65 aziende di cantieristica

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

## Le principali categorie di stakeholder di AdSPMLO

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

## 3.2. Il coinvolgimento degli stakeholder

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

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

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

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

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

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

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

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

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

302 risposte al sondaggio

168 dipendenti di AdSPMLO

134 esterni

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

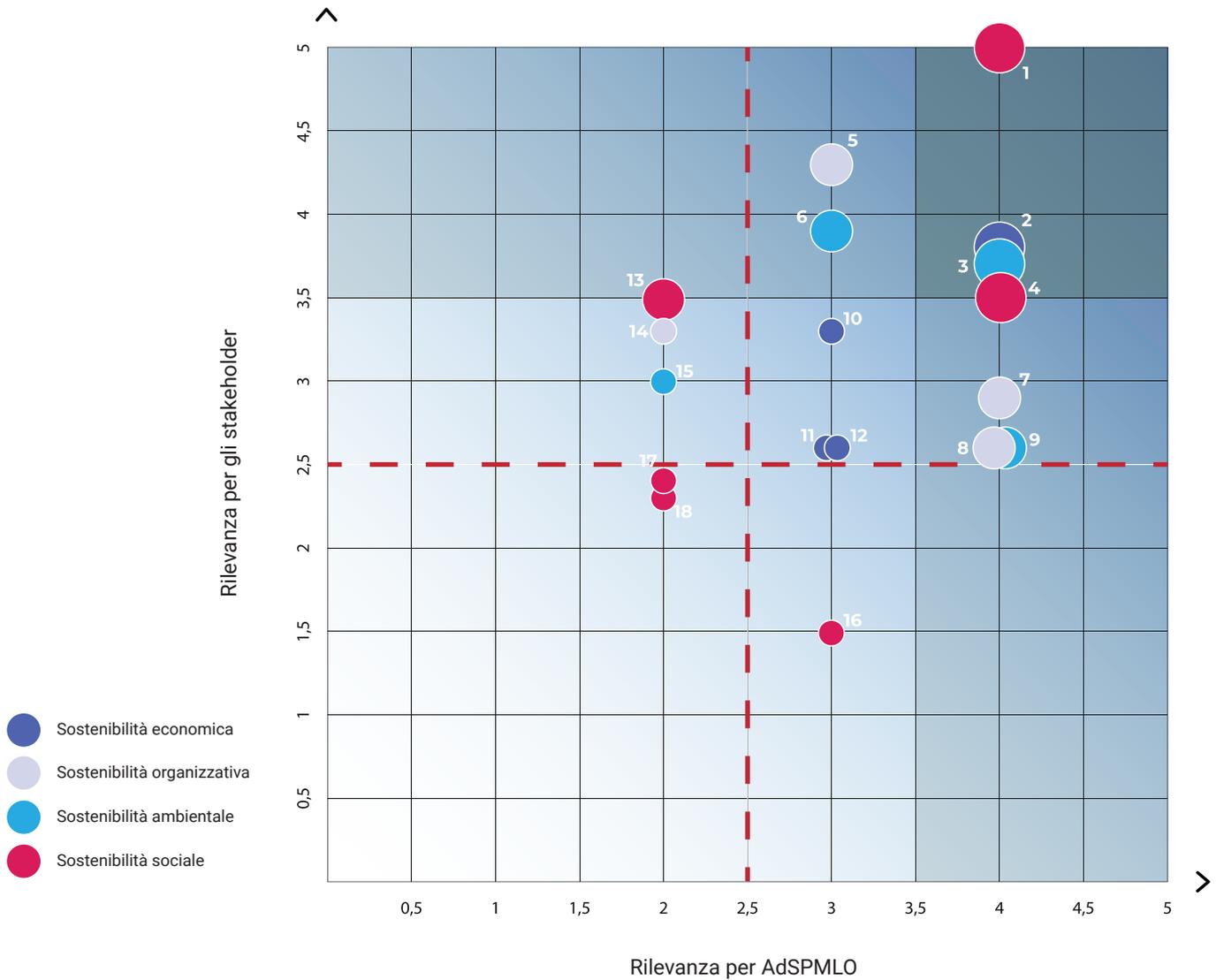
La lettura della matrice rivela l'elevato livello di convergenza rispetto al tema della Salute e sicurezza in porto, posizionato nel quadrante in alto a destra. Il lavoro portuale, infatti, rappresenta un aspetto fondamentale per lo sviluppo della competitività del sistema del Mar Ligure Occidentale;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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



04.

## 4. Sostenibilità economica

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

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

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

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

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

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

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

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

24% degli incassi  
19% della spesa.

## 4.1. La nostra performance economica

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

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

+260% entrate in conto capitale

+208% Uscite in conto capitale

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

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

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

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

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

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

+16,7% Tasse portuali

+18% Proventi patrimoniali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4.2. Il valore aggiunto integrato e distribuito

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 4.3. L'impatto economico dei Ports of Genoa

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

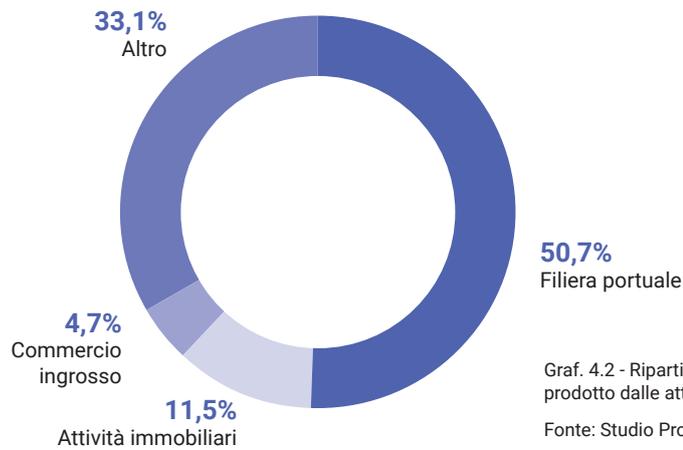
L'impatto è particolarmente rilevante rispetto al tessuto della regione Liguria, dove l'attività dei Ports of Genoa genera:

12,8 mld € produzione

5,3 mld € Valore Aggiunto

71 mila unità di lavoro

Graf. 4.1 Valore aggiunto integrato distribuito a favore dell'Ente (milioni di Euro)

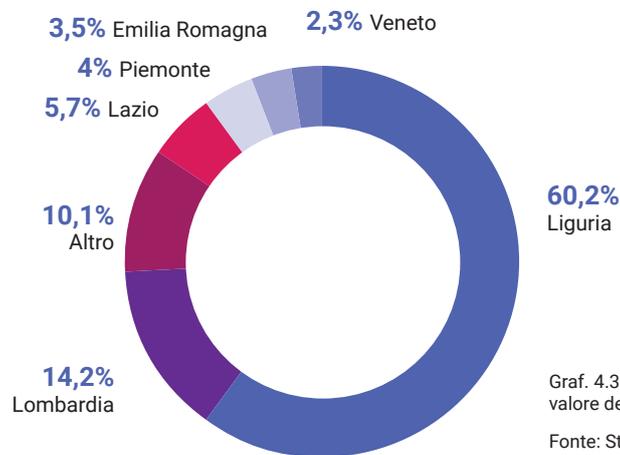


Graf. 4.2 - Ripartizione del valore aggiunto prodotto dalle attività portuali per settore.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

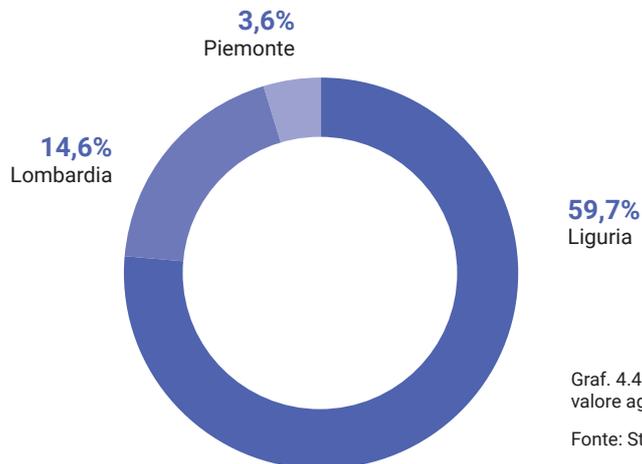
Il 60% del valore aggiunto si ferma in Liguria, mentre il 40% va oltre i confini regionali.

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



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

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

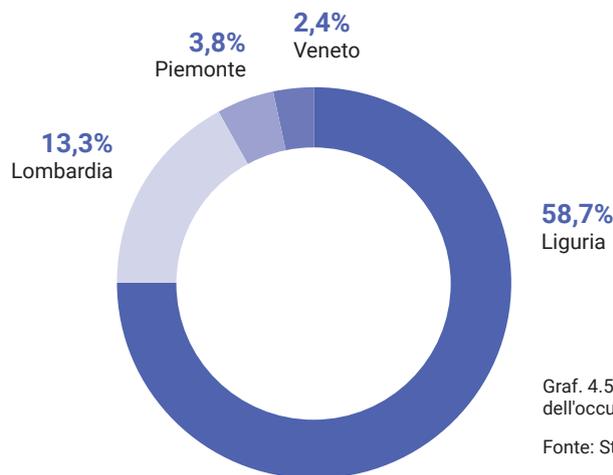


Graf. 4.4 - Distribuzione per regione del valore aggiunto attivato.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

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

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



Graf. 4.5 Distribuzione per regione dell'occupazione attivata.

Fonte: Studio Prometeia per AdSPMLO

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

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

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

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

+1,6 mld Euro Valore Aggiunto

+37.000 posti di lavoro annuali



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

#### Obiettivo competitività

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

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

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

## 4.4. Gli Interventi Infrastrutturali

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

#### Obiettivo sostenibilità

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

#### Obiettivo generazione di valore

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

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

#### 4.4.1. Il Programma Straordinario

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

Le misure del provvedimento si focalizzano su alcuni obiettivi principali:

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

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

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

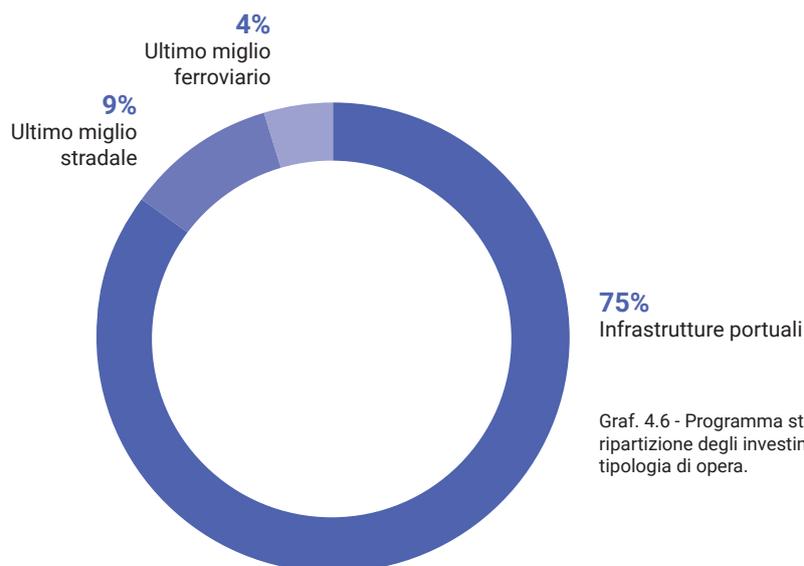


Gli investimenti per le infrastrutture portuali pesano per il 79% con circa 2 miliardi di euro. Questo capitolo comprende l'intervento più rilevante dell'intero programma: la realizzazione della Nuova Diga Foranea del porto di Genova.

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

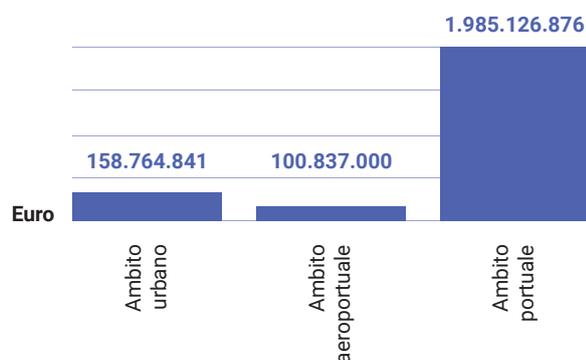
I progetti per il miglioramento della relazione tra porto e città ammontano complessivamente a 158 milioni di euro, mentre quelli relativi al potenziamento dell'aeroporto e delle sue connessioni con la rete di trasporto raggiungono 100 milioni di euro.

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



**75%**  
Infrastrutture portuali

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



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

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

## Diga Foranea del Porto di Genova

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

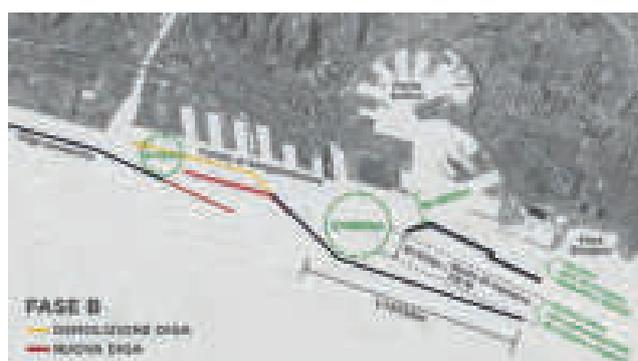
La nuova Diga foranea rappresenta il progetto più importante per lo sviluppo del porto di Genova nel medio e lungo termine. Questa opera consentirà al Porto di ospitare in sicurezza navi di maggiore dimensione, facilitando gli accessi e le manovre verso gli accosti, secondo le esigenze delle compagnie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

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

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

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

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



## Nuova Torre Piloti

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

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

Il progetto è organizzato in due corpi di fabbrica:

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

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

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

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

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



## Dragaggio nel Bacino di Sampierdarena e nel porto passeggeri

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

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

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

Complessivamente verranno movimentati circa 700.000 m<sup>3</sup> di sedimenti portuali che verranno conferiti nel canale di calma dell'Aeroporto.



## Completamento infrastrutture nuovo Terminal Calata Bettolo

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



## Completamento Calata Olii Minerali

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

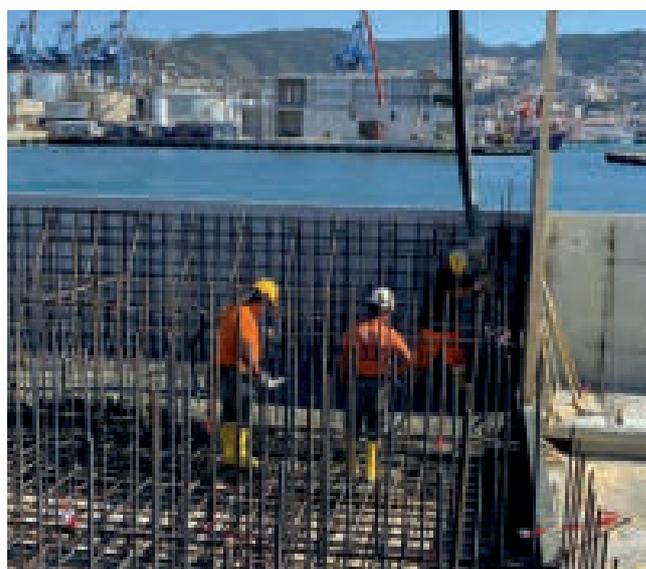
A seguito delle disposizioni dell'Autorità Marittima che hanno limitato l'attracco sulla banchina Est, si è reso necessario prevedere

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

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

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

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



## Parco ferroviario “Bettolo-Rugna”

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

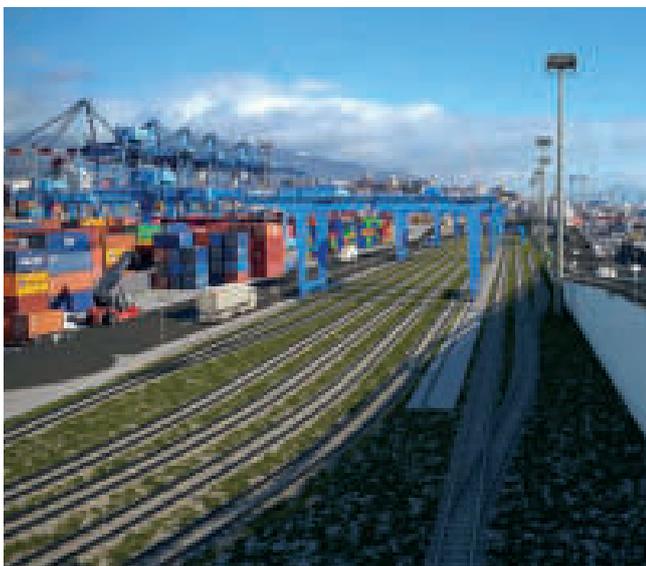
Il progetto riguarda l'ammodernamento e prolungamento del nuovo parco ferroviario “Bettolo-Rugna” da realizzarsi nelle aree di calata Giovanni Bettolo a Genova. L'intervento prevede la completa dismissione, per fasi, del parco ferroviario esistente e la successiva realizzazione di due fasci di binari.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



## Interventi stradali prioritari nel Bacino di Genova Sampierdarena

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

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

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

delle performance trasportistiche portuali ed extra portuali.

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



## Adeguamento delle infrastrutture di security del Porto di Genova

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

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

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

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



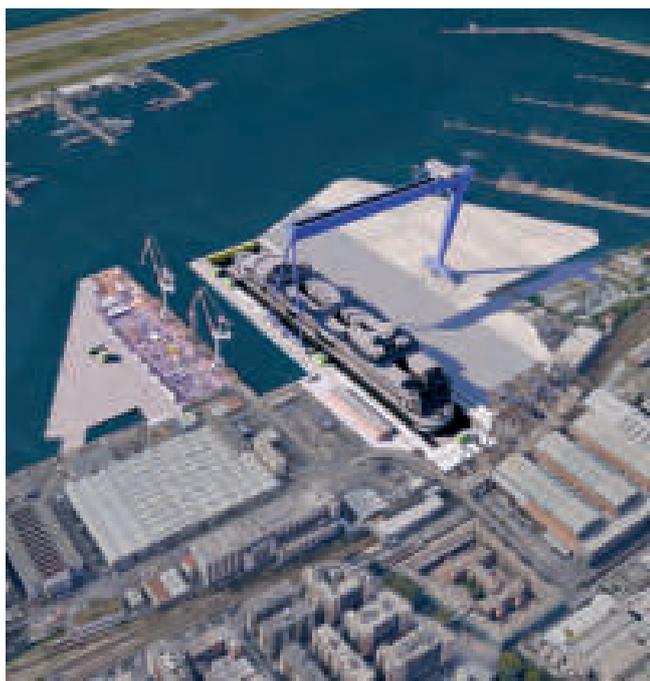
## Messa in sicurezza idraulica dell'area portuale-industriale di Genova Sestri Ponente e realizzazione nuovo Super-Bacino

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

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

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

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



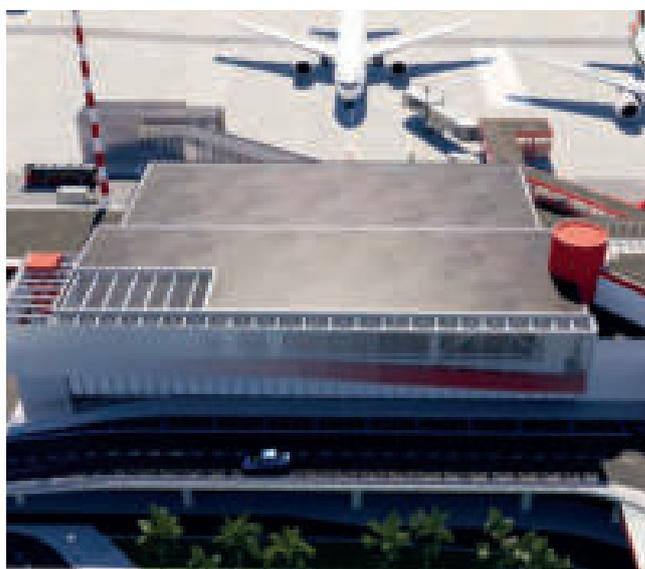
## Progetto di riqualificazione e potenziamento dell'Aeroporto Cristoforo Colombo

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

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

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

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



## Parco urbano "Dune" di Pra'

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

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

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

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



## Riqualifica Waterfront di Levante

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

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

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

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



## Riqualifica Hennebique

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

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

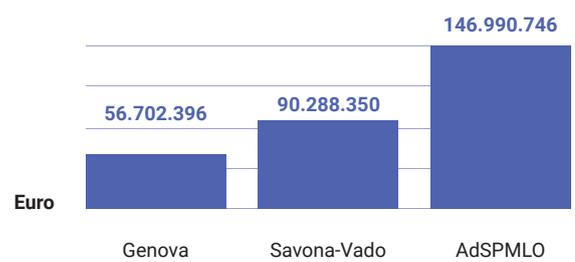
Sulla base dei rilievi dell'Università di Genova, della scheda tecnica della Soprintendenza e delle destinazioni d'uso approvate da Regione e Comune, il 21 giugno

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

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







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

#### 4.4.2. Il programma ordinario

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

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

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

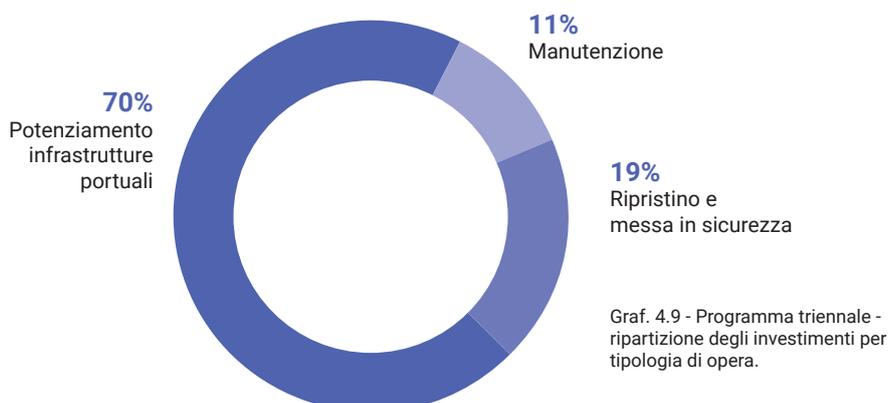
Programma Triennale degli Interventi 2021-2023



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

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

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



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

## Realizzazione della nuova diga di Vado Ligure Prima fase

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

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

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



## Ripristino opere foranee nei bacini di Savona e Vado ligure

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

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

l'innalzamento della quota del paraonde nei tratti più sollecitati



## Dragaggio Ponte Nino Ronco

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

L'intervento consiste nel livellamento dell'area alla foce del Torrente Polcevera in corrispondenza della banchina di Ponte Nino Ronco (lato ponente), tramite dragaggi per un volume di circa 57.000 m<sup>3</sup>, allo scopo di migliorare le condizioni di accessibilità marittima e di sicurezza, nelle more del complessivo intervento di dragaggio del bacino di Sampierdarena.

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

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



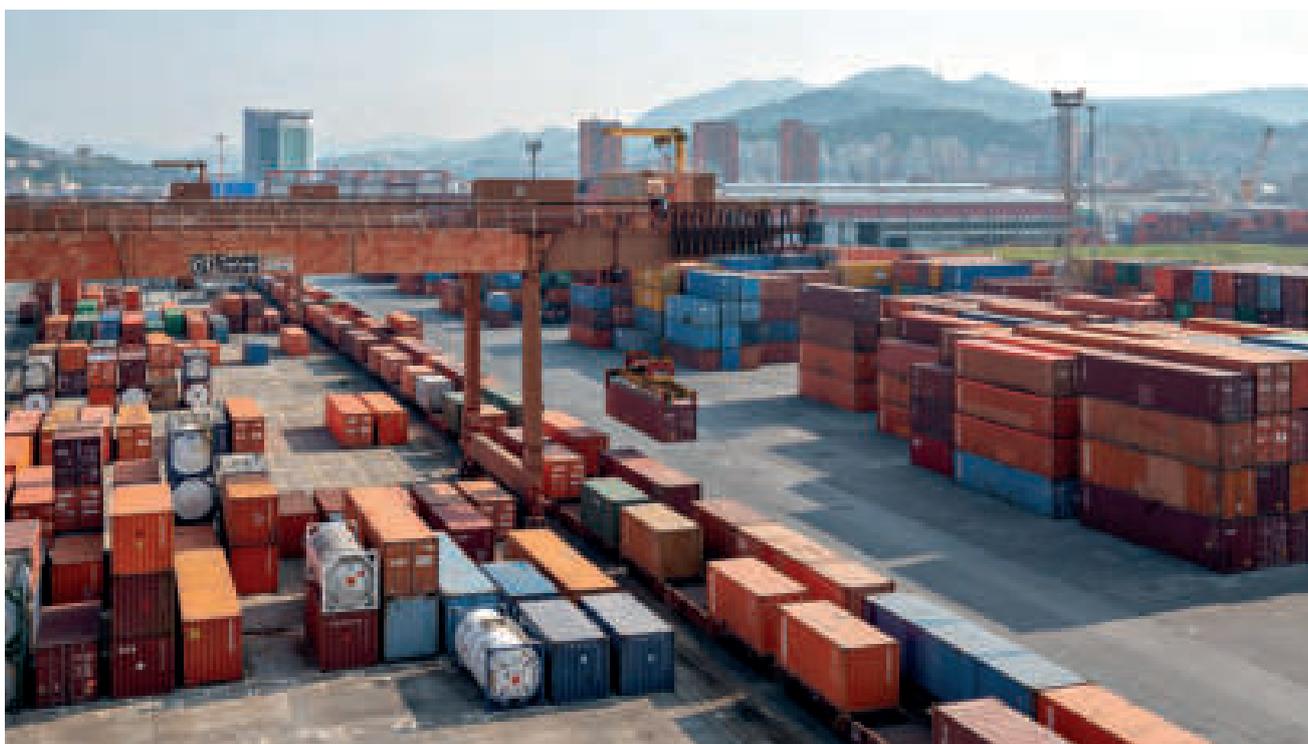
## Ampliamento Terminal Contenitori Ronco Canepa

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

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova banchina in allineamento con le testate a Sud dei moli Ronco e Canepa, situati alle estremità di ponente del bacino del Porto di Genova. Si otterrà così un nuovo accosto di 640 m di lunghezza, dotato di un piazzale, realizzato con il tombamento dello specchio acqueo retrostante, con un incremento delle aree a terra per circa 63.700 m<sup>2</sup>.

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

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



## Ripristino Calata Zingari

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

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



## Ampliamento Autoparco Sestri Ponente

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

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

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



## Ampliamento del Terminal Intermodale di Vado Ligure

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

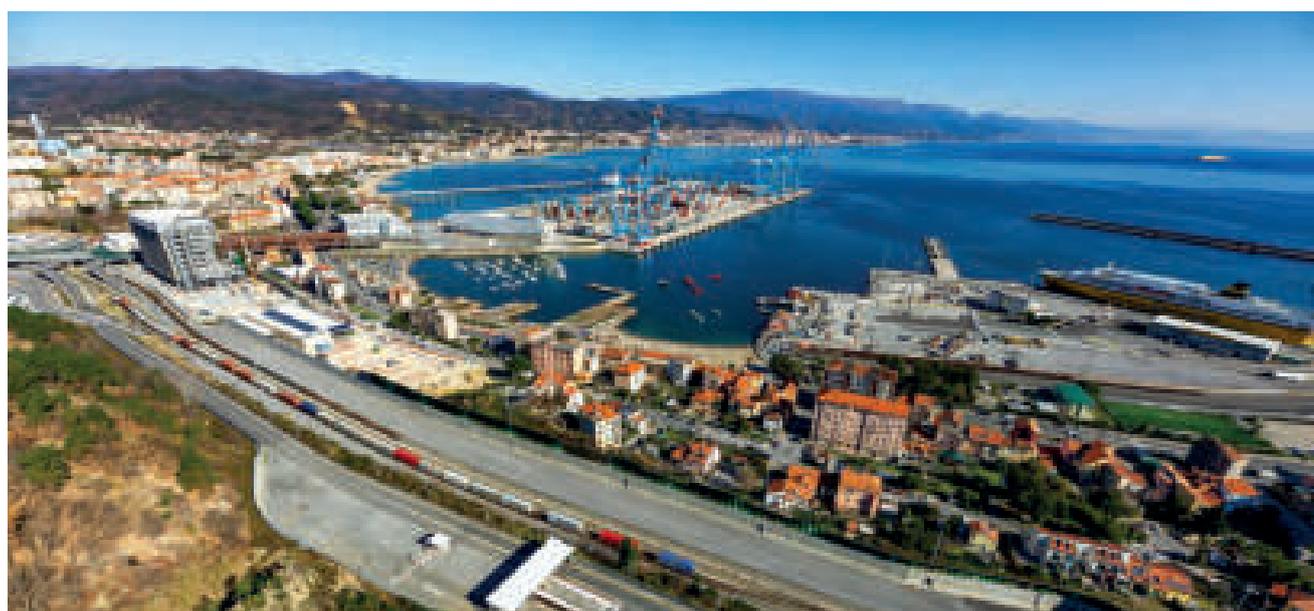
L'intervento prevede il potenziamento del terminal intermodale situato nel retroporto di Vado, che costituisce l'interfaccia mare/ferro del nuovo terminal container e più in generale dell'intero porto di Vado Ligure.

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

realizzata la predisposizione dell'automazione degli impianti ferroviari.

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

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





#### 4.4.3. Interventi per il territorio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

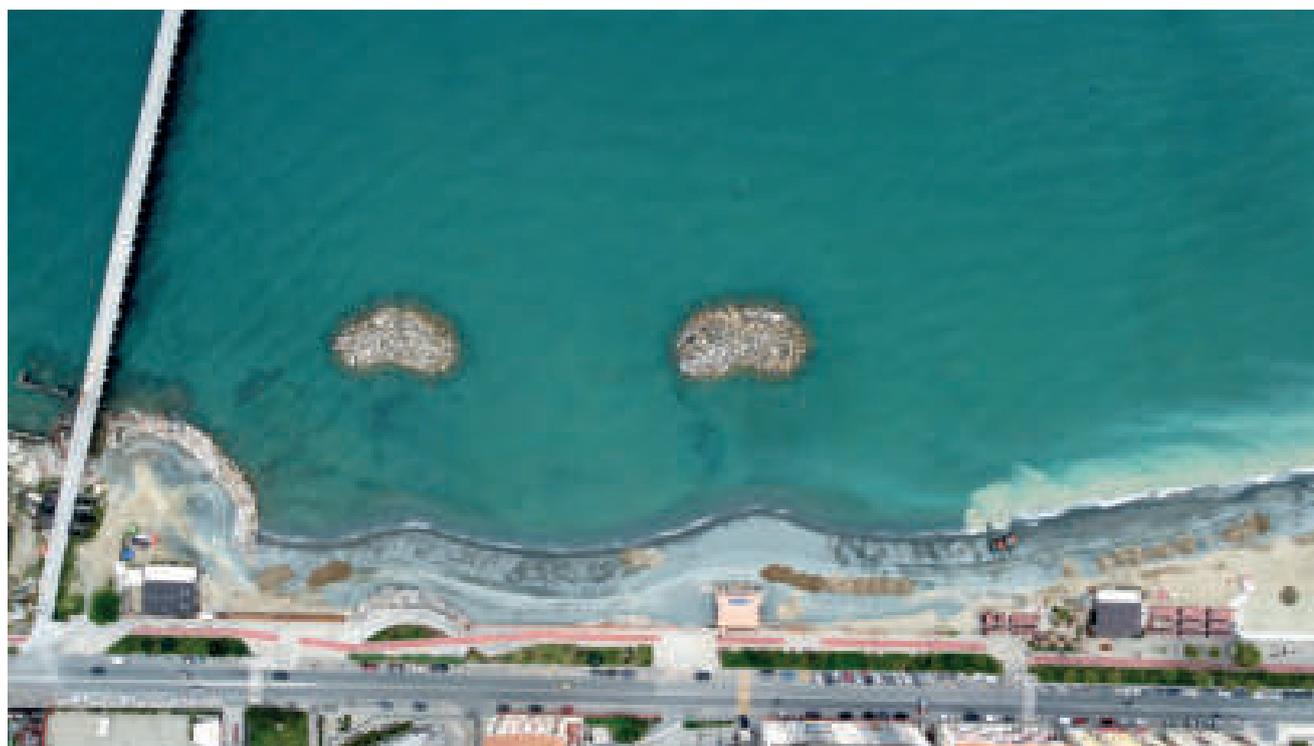
Le schede seguenti hanno l'obiettivo di presentare i principali interventi realizzati e in corso di realizzazione da parte di AdSP. Si descriveranno, pertanto, i progetti suddivisi in base all'appartenenza al Piano di sviluppo ordinario o al Programma straordinario.



## Intervento strutturale a difesa della costa di Vado Ligure

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

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



## Messa in sicurezza del Terrapieno Margonara

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

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

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



## Deviazione delle tubazioni energetiche nei pressi del Torrente Segno

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

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

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



## Messa in sicurezza del Torrente Segno

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

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

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

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



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

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

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

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



## Interventi di realizzazione e potenziamento della pesca professionale a Calata Sbarbaro

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

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

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



# Nuova viabilità comunale retroportuale

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

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

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

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

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

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



## Protezione della passeggiata di Voltri

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

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

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

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





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

## 4.5. Iniziative di sviluppo e innovazione

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

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

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

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

### 4.5.1. Innovazione tecnologica, automazione e digitalizzazione

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

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

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

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

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

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

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

Tra le principali iniziative di AdSPMLO:

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

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

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

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

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

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

#### FOCUS: Il sistema di varchi del porto di Vado Ligure

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

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

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

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

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

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

## FOCUS: lo Sportello Unico Amministrativo

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

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

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

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

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

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

### 4.5.2. Progetti cofinanziati dall'Unione Europea

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

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

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

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

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

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



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

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

## Programma Connecting Europe Facility

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

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

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

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

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

**“E-BRIDGE”**

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

**“RENEW4GE”**

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

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

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

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

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

**“GNL FACILE”**

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

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

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

## Programma Horizon2020

### “ENGIMMONIA”

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

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

### Prospettive per la nuova programmazione

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




---

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





05.

## 5. Sostenibilità ambientale

“L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale gestisce il demanio marittimo dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, in un contesto territoriale a forte vocazione turistica e urbana, che include la tutela e la conservazione del patrimonio ambientale tra i propri valori aziendali”

*Dichiarazione Politica Ambientale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, 2019*

AdSPMLO è da sempre impegnata in progetti ed attività per favorire uno sviluppo territoriale armonioso e rispettoso dell'ambiente naturale.

Il fragile contesto della Liguria impone particolare cura nella gestione della relazione tra attività umana e ambiente e i porti sono nodi chiave dove sperimentare nuove forme di interazione per raggiungere un punto di equilibrio tra le esigenze, tal volta confliggenti, di carattere economico, sociale e ambientale.

Attraverso il Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001, implementato e certificato sino dal 2005, l'Autorità di Sistema ha messo a punto un modello di gestione ambientale solido e innovativo, finalizzato alla tutela della qualità delle acque, alla riduzione delle emissioni acustiche, al miglioramento della qualità dell'aria e all'efficientamento energetico.

Coniugare lo sviluppo con la tutela dell'ambiente è una delle priorità di AdSPMLO, che opera da anni secondo gli standard di gestione ambientale ISO 14001.

### FOCUS certificazioni qualità e ambiente ISO 90001 e ISO 14001

A seguito dell'accorpamento fra le Autorità Portuali di Genova e Savona, anche le preesistenti certificazioni ambientali dei due enti nel 2018 sono state raggruppate in un'unica certificazione. Il sistema di gestione ambientale di AdSPMLO è stato messo a punto attraverso la definizione di procedure condivise e di obiettivi e programmi di miglioramento allineati, ma allo stesso tempo adeguati alle specificità dei diversi ambiti territoriali.

A seguito degli audit effettuati nel mese di ottobre da CERTIQUALITY, la certificazione ambientale è stata confermata anche nel 2021.

AdSPMLO detiene anche due certificazioni di sistema di gestione per la qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 (relative alla sede di Savona e alla Direzione Tecnica di Genova) e gestisce le attività necessarie al mantenimento delle certificazioni ambiente e qualità in modo integrato: l'obiettivo per il 2022 è l'estensione della certificazione qualità a tutta l'organizzazione con l'emissione di un unico certificato ISO 9001.

Obiettivi e strategie ambientali di AdSPMLO sono fissati nel Documento Energetico Ambientale di Sistema Portuale (DEASP).

AdSPMLO vuole costruire porti resilienti, capaci di far fronte ai cambiamenti climatici, a basse emissioni e competitivi, in linea con le strategie del PNRR e del Green Deal europeo.

Nel gennaio 2020 è stato adottato il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, strumento strategico per la definizione di obiettivi e percorsi di miglioramento verso la transizione ecologica degli scali.

Le linee strategiche di AdSPMLO disegnano i Ports of Genoa del futuro a tinte Green - sostenibili, resilienti ed a basse emissioni - declinando obiettivi di competitività e di crescita secondo un paradigma di responsabilità sociale e di miglioramento della qualità della vita delle comunità urbane in cui i porti si inseriscono.

L'Autorità Portuale punta all'utilizzo efficiente delle risorse, garantendo un sistema di trasporto più rispettoso dell'ambiente, sicuro ed efficiente e contribuendo in maniera significativa alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici.

Tra i “principi fondamentali” della politica ambientale di AdSPMLO è prioritaria la lotta al cambiamento climatico, attraverso la pianificazione energetica e la progressiva riduzione delle emissioni di CO2 prodotte dalle attività portuali in linea con gli indirizzi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Green Deal Europeo.

Contestualmente l'Autorità sta progressivamente implementando sistemi per la produzione di energia da fonti rinnovabili, per ridurre l'utilizzo di combustibili fossili. Molto significativo è anche l'impegno dell'Autorità per la gestione dei rifiuti prodotti dal sistema portuale: i modelli operativi di Genova e Savona rappresentano una best practice nel sistema internazionale.

Infine, è necessario sottolineare l'impegno dell'Autorità per il monitoraggio degli specchi acquei portuali e della qualità delle acque dei porti di Genova e Savona, con l'obiettivo di individuare tempestivamente i punti di criticità e le eventuali azioni correttive.

Tali linee strategiche si traducono in un composito programma di interventi di cui il presente capitolo fornirà una panoramica complessiva descrivendo l'avanzamento dei progetti già avviati e le prospettive per il breve periodo.



## 5.1. Emissioni e consumi di energia del sistema portuale

La riduzione e il contenimento delle emissioni di sostanze climalteranti che modificano l'equilibrio naturale alla base del benessere umano, rappresenta oggi una priorità di carattere globale che chiama tutti all'azione.

La carbon footprint è il parametro che, meglio di qualunque altra variabile, permette di determinare gli impatti ambientali che le attività di origine industriale e umana hanno in termini di cambiamento climatico per il pianeta.

I porti di Genova e Savona sono centri economici e produttivi di rilevanza internazionale e l'attività industriale ad essi riferita produce inevitabilmente esternalità negative sull'ambiente circostante.

AdSPMLO, in accordo con le linee guida predisposte dal Ministero della Transizione Ecologica (decreto n. 408 del 17 dicembre 2018) e conformate alla Legge 84/94, ha approvato nel 2020 il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (DEASP) che, sulla base di rilevazioni del 2016, fornisce una fotografia delle emissioni e dei consumi energetici delle attività portuali e definisce le misure per una progressiva riduzione degli impatti.

Il DEASP è uno strumento snello e operativo, che deve essere rivalutato ed aggiornato almeno ogni tre anni. Dunque il documento oggi è in fase di revisione sulla base degli interventi e delle misure attuate nel periodo e nel corso del 2022 sarà pubblicata l'edizione aggiornata.

AdSPMLO controlla le emissioni prodotte dal "sistema portuale", tra cui i terminal per passeggeri e merci, i terminal intermodali strada/rotaia, la mobilità stradale

Il DEASP calcola le emissioni prodotte dal porto e i suoi consumi energetici, tracciando le linee guida per una progressiva riduzione degli impatti emissivi.

AdSPMLO controlla e monitora le emissioni prodotte dal sistema portuale coinvolgendo nell'analisi le navi, i terminal passeggeri merci e intermodali, la mobilità stradale portuale, e gli edifici

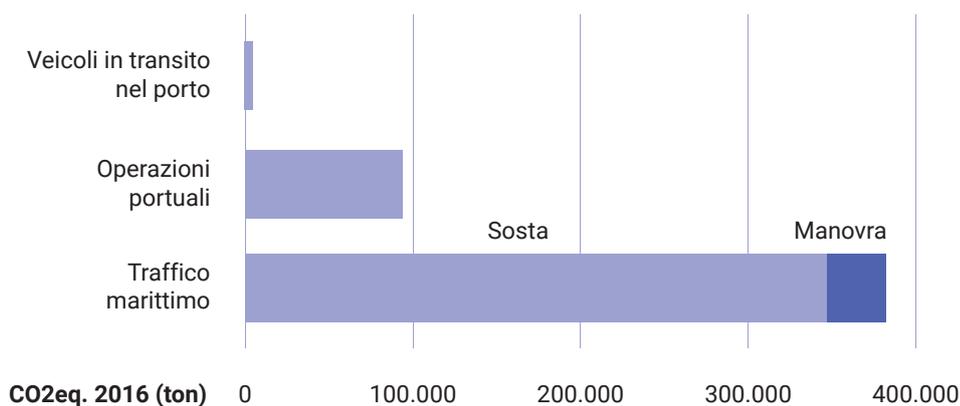
interna al porto, la navigazione di imbarcazioni commerciali e di servizio, nelle fasi di ingresso/uscita dal porto, ormeggio e manovra, tutti gli edifici pubblici e privati presenti nell'ambito portuale.

Le fonti di emissioni analizzate sono quelle che producono i cosiddetti Gas ad Effetto Serra (tra cui l'anidride carbonica CO<sub>2</sub>, gli ossidi di azoto NO<sub>x</sub> e il particolato PM<sub>10</sub>) il cui contributo ai cambiamenti climatici viene espresso in termini di CO<sub>2</sub> equivalente, un parametro che consente, attraverso specifici fattori di conversione, di rendere confrontabili gli effetti dei diversi gas e rappresentare in maniera immediata le diverse fonti di inquinamento atmosferico presenti in ambito portuale.

D'accordo con le più accreditate metodologie internazionali e con le linee guida del Ministero della Transizione Ecologica, il monitoraggio considera diversi ambiti (Scope). Il primo ambito (Scope 1) comprende tutte le emissioni dirette il cui inventario è stato realizzato nel 2016.

	Perimetro	CO <sub>2</sub> eq. 2016 (ton)
Navi in sosta	Genova	273.650
Navi in sosta	Savona	66.452
Navi in manovra	Genova	32.138
Navi in manovra	Savona	3.677
<b>Totale traffico marittimo</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>375.917</b>
Energia elettrica consumata da edifici civili	Sistema Portuale	15.389
Energia termica consumata da edifici civili	Sistema Portuale	12.181
Illuminazione portuale	Sistema Portuale	4.546
Mezzi di movimentazione fissi (gru e similari)	Sistema Portuale	3.190
Mezzi di movimentazione mobili (trattori, reach-stackers)	Sistema Portuale	22.126
Mezzi di supporto a mare	Sistema Portuale	2.202
Approdi e punti ormeggio diportistico	Sistema Portuale	41
Mezzi trasporto terrestre delle persone	Sistema Portuale	1.657
Servizi logistica ferroviaria	Sistema Portuale	431
Servizi logistica Veicoli Commerciali leggeri	Sistema Portuale	139
Servizi logistica Veicoli Commerciali pesanti	Sistema Portuale	719
Altre attività	Sistema Portuale	28.454
<b>Totale operazioni portuali</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>91.074</b>
Automobili	Sistema Portuale	584
Veicoli commerciali leggeri	Sistema Portuale	63
Veicoli commerciali pesanti	Sistema Portuale	1.736
Autobus	Sistema Portuale	2
Motocicli	Sistema Portuale	53
<b>Totale veicoli leggeri e pesanti in transito in porto</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>2.438</b>
<b>Totale emissioni di GHG</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>469.429</b>

Tab. 5.1 - Emissioni dirette di GHG dei Ports of Genoa (Scope 1)



Graf. 5.1 - Emissioni dirette di GHG del sistema portuale dei Ports of Genoa (Scope 1)

Attività	CO <sub>2</sub> (t)	CO <sub>2eq</sub> (t)	CO <sub>2eq,lca</sub> (t)
Mezzi di movimentazione mobili	22.045	22.126	25.387
Mezzi di supporto a mare	2.194	2.202	2.506
Approdi e punti ormeggio diportistico	41	41	50
Mezzi trasporto terrestre persone	1.651	1.657	1.897
Servizi logistica ferroviaria	429	431	490
Servizi logistica veicoli commerc. leggeri	139	139	159
Servizi logistica veicoli commerc. pesanti	716	719	818
Altre attività	28.385	28.454	33.180
<b>Totale</b>	<b>90.809</b>	<b>91.074</b>	<b>106.892</b>

Tab. 5.2 - Emissioni indirette di GHG dei Ports of Genoa per i consumi di energia acquistata (Scope 2)

I risultati hanno evidenziato come il principale contributo alle emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente provenga dal trasporto marittimo, specialmente durante la sosta delle navi. Il contributo alle emissioni derivante dalle operazioni a terra è comunque rilevante (circa il 19% del totale).

Il secondo ambito di analisi (Scope 2) comprende le emissioni indirette di GHG, legate al consumo di elettricità prelevata dalla rete nazionale e all'acquisto di energia da parte di AdSP per le proprie necessità funzionali (disclosure 305-2).

Le navi in sosta rappresentano la principale fonte di emissioni.



### 5.1.1. Monitoraggi della qualità dell'aria

Dal 2006 AdSPMLO svolge periodiche campagne di rilevamento della concentrazione di inquinanti nell'aria, come gli ossidi di azoto (NOX, NO, NO<sub>2</sub>), il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), l'anidride solforosa e le polveri sottili (PM<sub>10</sub>), per individuare le principali fonti di inquinamento, misurare gli impatti, definire le migliori soluzioni per ridurre le emissioni ed anche mettere a punto modelli previsionali a supporto della pianificazione urbana.

AdSPMLO partecipa anche a iniziative in sinergia con altri soggetti istituzionali coinvolti nella tutela dell'ambiente quali la Regione, la Città Metropolitana, ARPAL, la Capitaneria di Porto, la Polizia Locale e i Comitati cittadini.

In collaborazione con la Capitaneria di Porto, è stato redatto il Genoa Blue Agreement, un accordo volontario in base al quale le compagnie firmatarie si impegnano a far funzionare i motori e i generatori, principali e ausiliari, delle navi con combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa non solo all'ormeggio, ma anche in navigazione fin da 3 miglia prima dell'inizio della manovra di accesso ai porti di Genova e Savona.

Inoltre, Regione Liguria ha sottoscritto un Accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la realizzazione degli interventi di risanamento della qualità dell'aria; l'accordo comprende l'acquisizione del modello E2Port per la valutazione di dettaglio delle emissioni in ambiente portuale e delle potenzialità di riduzione con soluzioni su nave (motori e combustibili) e a terra (allaccio alla rete elettrica), nonché per il monitoraggio dell'efficacia degli interventi di riduzione delle emissioni.

Grazie al Genoa Blue Agreement le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano ad utilizzare combustibile a basso tenore di zolfo durante le manovre di accesso.

### FOCUS: Il progetto Aer Nostrum

Il progetto Interreg Aer Nostrum, di cui Autorità di Sistema è ente collaboratore, ha come obiettivo contribuire a preservare o migliorare la qualità dell'aria nelle aree prospicienti i porti favorendo la crescita sostenibile delle attività portuali, nel rispetto della normativa vigente e delle politiche ambientali europee.

Il progetto (durata 36 mesi con conclusione ad aprile 2023) intende realizzare un osservatorio per il monitoraggio della qualità dell'aria nei porti, offrendo ad autorità portuali, compagnie di navigazione, capitanerie di porto e decisori politici uno strumento di supporto decisionale innovativo, specifico per le aree portuali.

Il campo di indagine del progetto Aer Nostrum comprende i terminal portuali per il trasporto passeggeri e merci, nello specifico a Genova sono stati individuati quattro punti di misura per le campagne di monitoraggio.



#### 5.1.2. I consumi energetici del porto

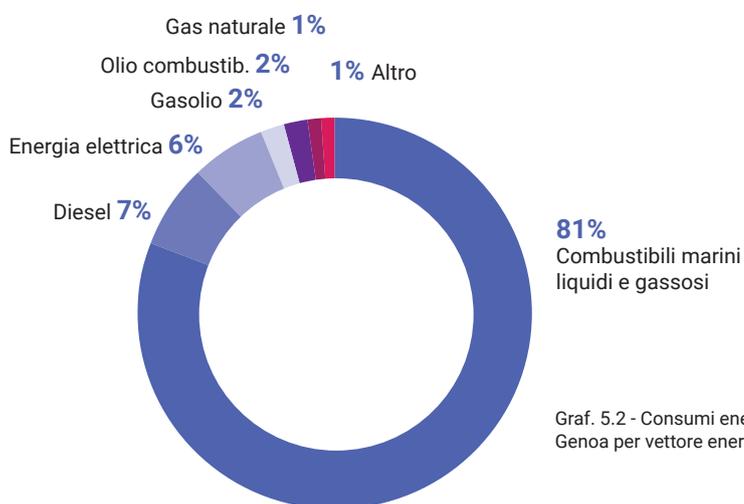
Il porto è un sistema energivoro: le funzioni produttive in esso localizzate richiedono grandi quantità di energia, come mostrato dalla tabella successiva, che riporta i dati relativi ai consumi energetici in porto.

Anche in questo caso la maggior parte dei consumi è legata alla fase di sosta delle navi: circa il 59% del totale, pari a 1 milione di MWh (disclosure 302-2).

Quasi il 60% dei consumi energetici sono generati dalle navi in fase di sosta.

	Perimetro	Consumi (MWh)
Navi in sosta	Genova	1.008.235
Navi in sosta	Savona	117.034
Navi in manovra	Genova	244.834
Navi in manovra	Savona	13.400
<b>Totale traffico marittimo</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>1.383.503</b>
Energia elettrica consumata da edifici civili	Sistema Portuale	49.009
Energia termica consumata da edifici civili	Sistema Portuale	48.443
Illuminazione portuale	Sistema Portuale	14.478
Mezzi di movimentazione fissi (gru e similari)	Sistema Portuale	10.160
Mezzi di movimentazione mobili (trattori, reach-stackers)	Sistema Portuale	81.373
Mezzi di supporto a mare	Sistema Portuale	8.216
Approdi e punti ormeggio diportistico	Sistema Portuale	130
Mezzi trasporto terrestre delle persone	Sistema Portuale	6.235
Servizi logistica ferroviaria	Sistema Portuale	1.606
Servizi logistica Veicoli Commerciali leggeri	Sistema Portuale	520
Servizi logistica Veicoli Commerciali pesanti	Sistema Portuale	2.682
Altre attività	Sistema Portuale	101.573
<b>Totale operazioni portuali</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>324.425</b>
Automobili	Sistema Portuale	2.222
Veicoli commerciali leggeri	Sistema Portuale	232
Veicoli commerciali pesanti	Sistema Portuale	6.404
Autobus	Sistema Portuale	92
Motocicli	Sistema Portuale	8.957
<b>Totale veicoli leggeri e pesanti in transito in porto</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>8.957</b>
<b>Totale emissioni di GHG</b>	<b>Sistema Portuale</b>	<b>1.716.885</b>

Tab. 5.3 - Consumi energetici dei Ports of Genoa (2016)



Graf. 5.2 - Consumi energetici dei Ports of Genoa per vettore energetico (2016)

Nella tabella che segue sono elencati i consumi energetici (Scope 2) necessari all'attività degli uffici di AdSP (boiler, caldaie, impianti di riscaldamento, turbine, generatori e veicoli), suddivisi per tipologia di vettore energetico.

Si evidenzia la propensione all'utilizzo di combustibili fossili, anche se dal 2019 l'impianto di riscaldamento di Palazzo S. Giorgio è stato convertito dal gasolio ai pellet, con una significativa riduzione dei consumi di olio combustibile.

La sostituzione dell'impianto di riscaldamento presso Palazzo San Giorgio con un impianto a pellet ha permesso di ridurre le emissioni di particolato di 1/3 e di otto volte quelle di Co2

SEDE DI GENOVA		2018	2019	2020
Elettricità (kWh)	Illum. pubblica	1.343.901	1.412.214	1.357.330
	Altri usi	1.336.016	1.399.947	1.269.468
	<b>Totale</b>	<b>2.679.917</b>	<b>2.812.161</b>	<b>2.626.798</b>
Gasolio caldaie (l)	Palazzo S. Giorgio	33.117	17.006	0
	Officina manut.	23.983	28.020	20.123
	Palazzina Sindacato	0	1.999	0
	<b>Totale</b>	<b>57.100</b>	<b>47.025</b>	<b>20.123</b>
Metano (mc)	Stazione Marittima	45.475	43.083	33.138
	<b>Totale</b>	<b>45.475</b>	<b>43.083</b>	<b>33.138</b>
Carburante autotrazione	Benzina verde	12.369	0	3.376
	Gasolio	3.556	0	6.094
	<b>Totale</b>	<b>15.925</b>	<b>0</b>	<b>9.470</b>

SEDE DI SAVONA VADO		2018	2019	2020
Elettricità (kWh)	Illum. pubblica	640.424	558.571	564.126
	<b>Totale</b>	<b>640.424</b>	<b>558.571</b>	<b>564.126</b>

Tab. 5.4 - Consumi energetici per gli edifici di AdSPMLO e le parti comuni dei bacini portuali

### Focus: impianto riscaldamento a pellet di palazzo S. Giorgio

Nel 2019 AdSPMLO ha avviato la riqualificazione energetica della sede di Palazzo San Giorgio sostituendo la caldaia a gasolio ormai obsoleta e impattante dal punto di vista ambientale. D'accordo con quanto indicato dalla normativa vigente D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. all'art.34 "Criteri di sostenibilità energetica e ambientale" è stata indetta una gara pubblica basata sui criteri ambientali per individuare una tecnologia a basso impatto. La scelta è ricaduta su un impianto a biomasse, che oggi permette di ottenere elevati rendimenti e basse emissioni.

Sono state installate due caldaie KWB da 100 kW cadauna, con modulo di post condensazione, sono stati dotati di valvole termostatiche i 90 caloriferi dell'edificio e l'intero impianto è stato collegato al telecontrollo che consente ai tecnici di sorvegliare da remoto tutti i parametri di combustione dei generatori e il funzionamento regolare degli organi dell'impianto idraulico ed elettrico.

Nel suo complesso la riqualificazione ha consentito di ridurre considerevolmente il fabbisogno di energia primaria non rinnovabile, incrementando quella rinnovabile.

Il nuovo impianto ha quindi permesso di raggiungere i seguenti obiettivi:

- migliorare la categoria energetica di Palazzo San Giorgio passando da G a B;
- contribuire ad una significativa diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- eliminare il rischio inquinamento proveniente da perdite del serbatoio ed eventuale sversamento durante le operazioni di rifornimento del gasolio;
- ridurre la spesa energetica per il riscaldamento dell'edificio di circa il 50%;
- ridurre l'emissione di particolato a 1/3, quella di CO<sub>2</sub> di quasi 8 volte passando dalle 71,55 tonnellate emesse dall'impianto a gasolio alle attuali 9,20.

## 5.2. Le politiche energetiche di AdSPMLO

Grazie agli interventi di efficientamento energetico programmati, AdSPMLO punta all'abbattimento delle emissioni:

-25% CO<sub>2</sub> equivalente

-83% NO<sub>x</sub>

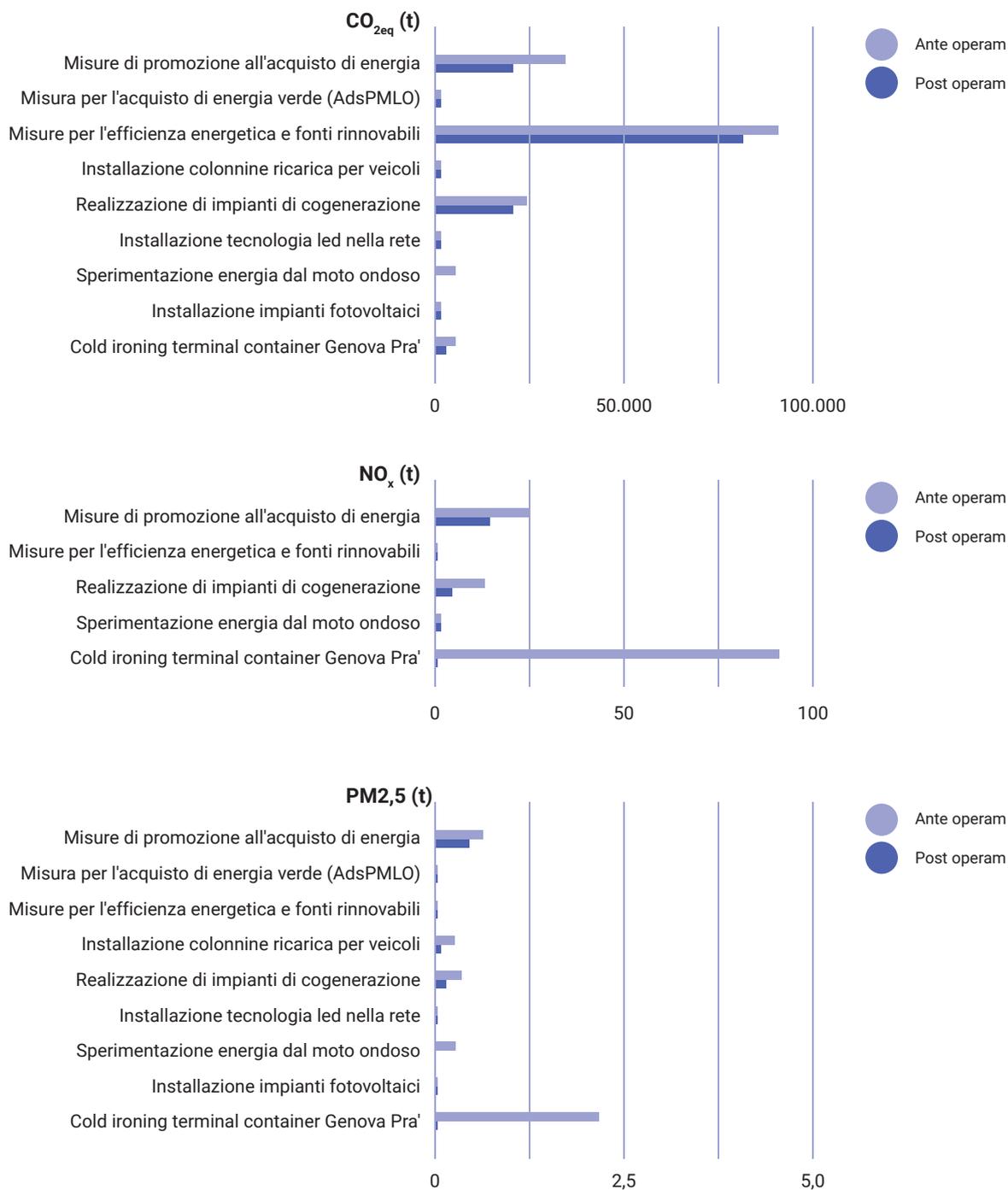
-75% particolato

Il sistema portuale di Genova e Savona costituisce un ambito complesso nel quale interagiscono attività diverse, afferenti i settori industriale, civile e dei trasporti, con un considerevole impatto dal punto di vista energetico ed ambientale.

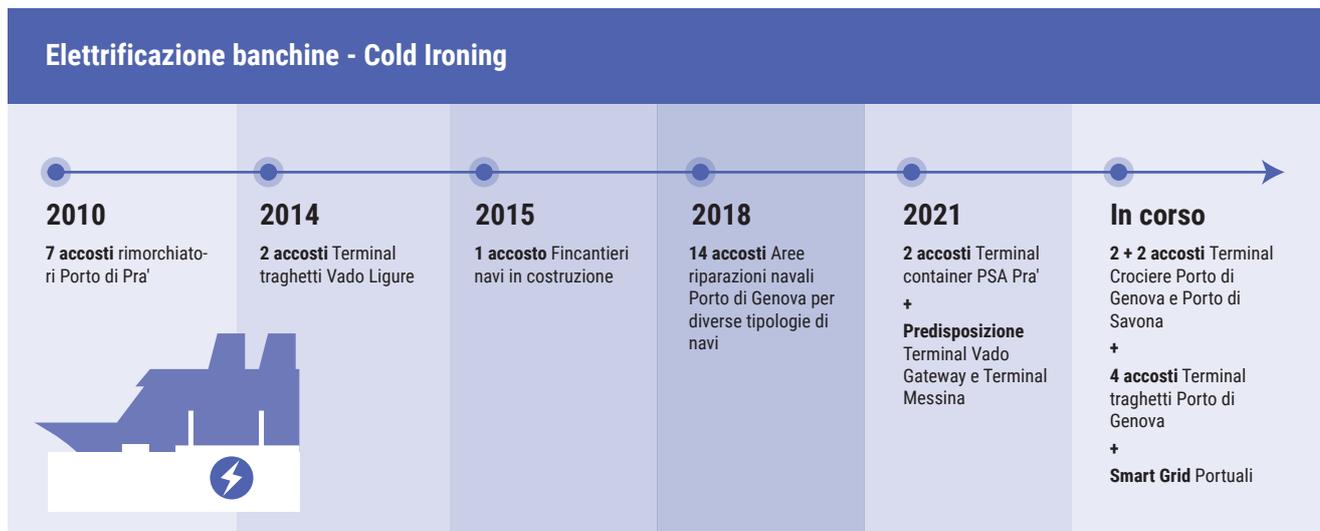
Per questo la pianificazione energetica segue un approccio integrato che tiene in considerazione le esigenze attuali e future dei diversi ambiti, con una proiezione sul medio-lungo periodo.

In quest'ottica AdSP ha definito una serie di azioni strategiche da realizzare nel breve periodo, in grado di ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti delle navi e del sistema portuale nel suo complesso, contribuendo ad incrementare significativamente l'efficienza a vantaggio della collettività e dell'utenza.

Le analisi del DEASP evidenziano come, grazie all'attuazione degli interventi previsti, si potrà giungere ad un'importante riduzione delle emissioni (-25% CO<sub>2</sub> equivalente, -83% NO<sub>x</sub>, -75% particolato).



Graf. 5.3 - Quadro ante e post operam degli effetti degli interventi di efficientamento energetico di ADSP sulle emissioni



### 5.2.1. Elettificazione delle banchine

L'elettificazione delle banchine consentirà alle navi attraccate di spegnere i motori, permettendo una significativa riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.

Già da diversi anni l'Autorità Portuale ha avviato un piano per l'elettificazione delle banchine (in gergo "cold ironing") come misura per la riduzione delle emissioni delle navi all'ormeggio. Alcuni degli interventi sono già stati realizzati, altri sono in fase di avvio. Il completamento del piano farà dei porti del Mar Ligure Occidentale il primo sistema portuale nel Mediterraneo in grado di offrire la possibilità di alimentare da terra tutte le tipologie di navi.

L'elettificazione delle banchine ha un forte impatto per la riduzione delle esternalità negative: in primis permette di contenere, se non azzerare, l'inquinamento atmosferico generato dalle navi durante la sosta.

Inoltre consente di ridurre sensibilmente l'inquinamento acustico provocato dalle vibrazioni di motori e generatori necessari per l'alimentazione delle navi all'ormeggio e per il funzionamento di altri componenti, come i container reefer.

Tuttavia, alimentare le navi dalle banchine non è questione semplice: infatti, se sui moli è necessario realizzare complessi apparati tecnologici, anche l'impianto elettrico di bordo richiede importanti interventi per poter essere alimentato da terra. Mentre le navi nuove nascono già predisposte, quelle esistenti stanno, lentamente, adeguandosi e ad oggi la quota di navi già pronte è ancora limitata.

La disponibilità di banchine elettrificate, insieme a interventi normativi ed al dialogo con armatori e compagnie di navigazione, renderanno questa transizione possibile e più rapida.

### Focus: Il “cold ironing”: strumento fondamentale per la transizione ecologica.

Il cold ironing consiste nel fornire alle navi l'energia elettrica necessaria per il loro funzionamento, mediante un impianto allacciato alla rete di distribuzione terrestre, evitando l'utilizzo dei generatori di bordo alimentati a combustibile fossile.

Questa tecnologia più formalmente nota come Alternative Marine Power (AMP), è stata implementata inizialmente in Nord America, ed oggi trova applicazione in vari porti mondiali, tra cui alcuni scali cinesi, svedesi e tedeschi.

Alimentare da terra le navi ormeggiate in porto o nei bacini è in generale complesso, e richiede l'installazione sulle banchine di impianti ad alta tecnologia, costosi ed ingombranti. La complessità cresce ulteriormente per i porti europei, perché la maggior parte delle navi utilizza energia elettrica a 60 Hz (standard americano) mentre la frequenza di rete in Europa è 50 Hz. Questo rende necessario l'utilizzo di convertitori elettronici.

Un'ulteriore complessità impiantistica è legata alle elevate potenze in gioco: l'assorbimento di energia di una grande nave da crociera è grossomodo equivalente a quello di una città da 80.000 abitanti (Savona, Vado Ligure, Albisola Marina e Bergeggi insieme), mentre una grande portacontainer richiede l'energia equivalente a quella un centro abitato da 25-30.000 persone (circa Voltri e Pra' insieme).

Queste grandi quantità di energia sono destinate ad utenze concentrate, quali sono le navi, devono essere erogate in un lasso di tempo molto breve, ossia il tempo di sosta all'ormeggio, e devono passare attraverso gli impianti di connessione banchina-nave. Dunque gli impianti di allaccio devono essere adeguatamente dimensionati per sostenere l'erogazione della potenza in gioco ed anche la rete elettrica può richiedere interventi di potenziamento.





Sulle banchine di Pra', grazie al progetto EU INES, è già stato completato l'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi .

### L'elettificazione del bacino di Pra'

Recentemente sono state completate le opere per l'elettificazione dei primi due accosti del terminal container PSA di Pra'.

Le navi portacontainer di ultima generazione sono alimentate a 6,6 kV 60 Hz ed assorbono una potenza fino a 5 MW (7,5 MVA). Queste navi possono essere equipaggiate con un container, posizionato verso poppa, che contiene le apparecchiature necessarie per la connessione all'impianto di banchina (un quadro MT di interfaccia, un armadio di automazione per la gestione delle sicurezze e degli interblocchi funzionali, un organo per calare i cavi di alimentazione).

L'impianto di Pra' è dimensionato per l'alimentazione contemporanea di due navi (da 7,5 MVA ciascuna) e dispone di diversi punti di alimentazione (gruppo prese interrato con coperchio mobile) posizionati lungo la banchina, in modo da essere comunque in prossimità del quadro di interfaccia della nave.

Per realizzare l'impianto AdSPMLO ha investito circa 9 milioni di Euro, con un rapporto benefici/costi pari ad 1.447. Ciò significa che per ogni Euro investito in questo intervento sono previsti benefici di carattere ambientale, sociale ed economico pari a circa una volta e mezzo.

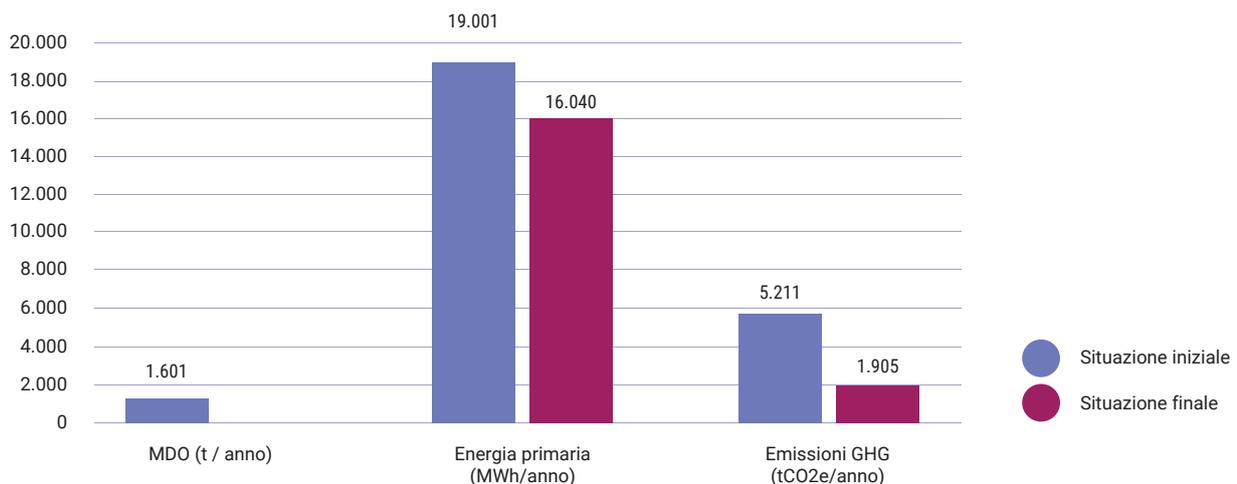
AdSPMLO ha realizzato anche lo studio di valutazione ex post degli impatti, sulle componenti atmosferiche e acustiche, attraverso modelli di calcolo 3D.

Per quantificare l'entità dell'impatto atmosferico nella configurazione antecedente alla realizzazione del progetto di elettrificazione è stata effettuata la caratterizzazione delle emissioni in atmosfera presso i quattro accosti del terminal.

Le emissioni climalteranti evitate sono calcolate come differenza tra le emissioni dirette prodotte nello scenario baseline (in conseguenza dell'uso di combustibili fossili nei generatori presenti a bordo nave) e quelle indirette prodotte nello scenario di progetto (in conseguenza del prelievo dalla rete elettrica nazionale della necessaria quantità di energia equivalente).

Il confronto tra situazione iniziale e finale in termini di consumo di Marine Diesel Oil (MDO), fabbisogno di energia primaria ed emissioni climalteranti evidenzia che a fronte della riduzione a zero del consumo di combustibile MDO, si ottiene una riduzione del 16% del fabbisogno di energia primaria e del 63% delle emissioni di gas serra associati, pari a 3.305 tCO<sub>2</sub>e/anno.

Le emissioni di inquinanti, grazie al cold ironing, si azzerano localmente mentre si riducono del 63% quelle indirette legate al consumo di energia elettrica.



Graf. 5.4 - Effetti dell'intervento sui consumi di carburanti ed emissioni

AdSPMLO ha elaborato le mappe di diffusione acustica per il bacino di Pra', distinguendo il contributo acustico complessivo e quello determinato unicamente dal porto. Si è poi realizzato il modello acustico del porto, con l'inserimento dell'impianto di elettrificazione sul lato nord-est del terminal, ipotizzandone il funzionamento in continuo per l'alimentazione simultanea di 2 navi.

Il rumore generato dalle attività portuali si riduce significativamente con l'utilizzo del cold ironing.

Lo studio indica che l'utilizzo dell'impianto di elettrificazione da terra determina un consistente miglioramento dell'impatto acustico e permette di rimanere nei limiti di legge sia durante il periodo diurno che notturno.

I prossimi step: la realizzazione degli impianti di cold ironing presso il terminal passeggeri di Genova ed il terminal crociere di Savona.

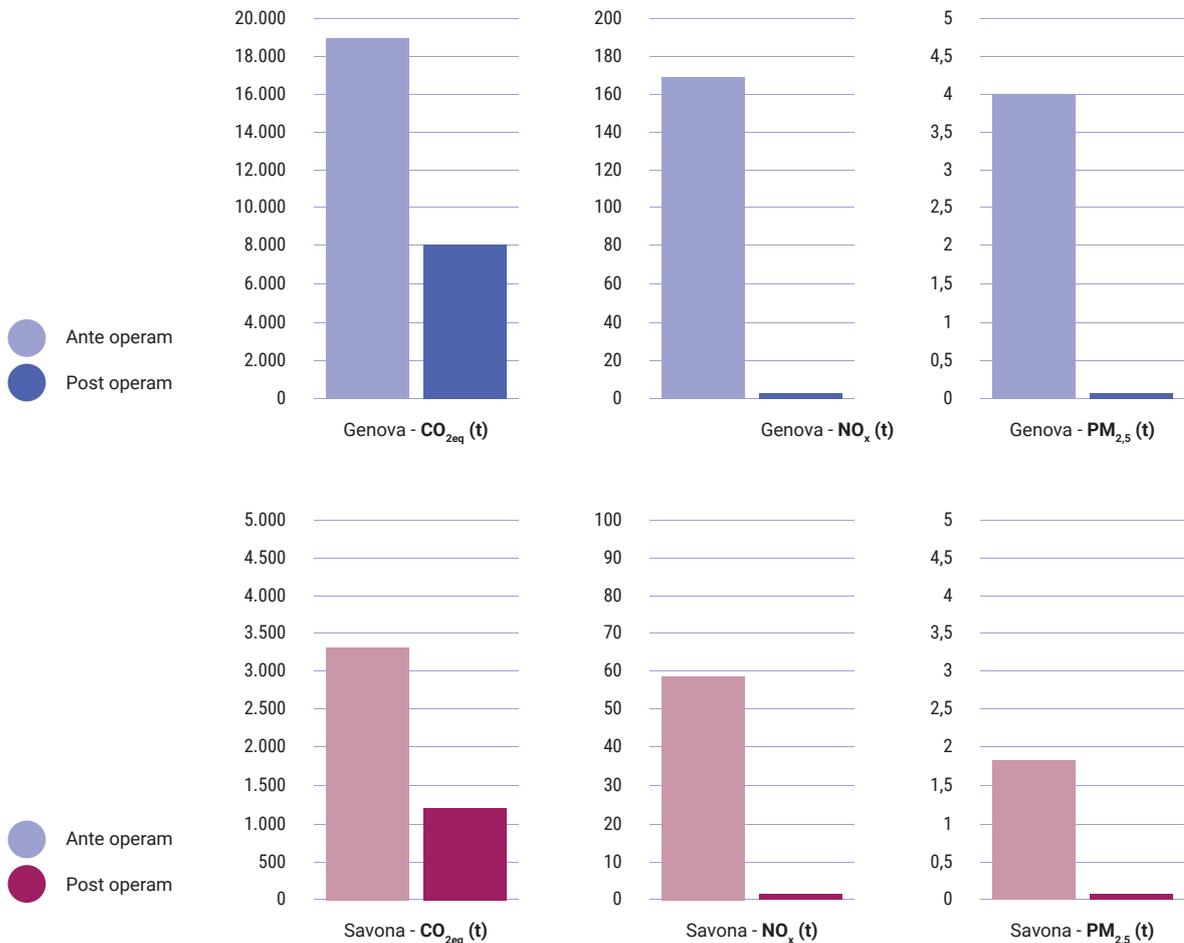
### L'elettificazione dei bacini di Genova e Savona

Il progetto di Pra' ha fatto da apripista per la progettazione dell'elettificazione dei terminal crociere e traghetti di Genova e del terminal crociere di Savona.

Nel caso del porto di Genova, è stato sviluppato un progetto per portare l'alimentazione a 60 Hz dal convertitore di frequenza già installato presso l'area delle riparazioni navali al terminal passeggeri, in modo da massimizzare lo sfruttamento dell'impianto esistente. Il progetto prevede:

- la realizzazione di una linea sottomarina dalle riparazioni navali al terminal passeggeri.
- L'installazione di due convertitori (20 MW).
- La realizzazione di punti di allaccio per due accosti crociere e quattro accosti traghetti (11 kV/60 Hz 20 MW).

Nel caso del terminal crociere di Savona, si prevede l'alimentazione di due accosti per navi da crociera (11 kV, 60 Hz, 10 MW). I progetti presentano un costo di investimento di circa 19 milioni di Euro su Genova e 9 milioni di Euro su Savona, con un rapporto benefici/costi pari a circa 2.9.



Graf. 5.5 - Effetti dell'elettificazione dei porti di Genova e di Savona sulle emissioni



### 5.2.2. PNRR e Green Ports

Nell'ambito del PNRR, il Ministero per la Transizione Ecologica ad agosto 2021 ha lanciato il bando “Green Ports”, allo scopo di finanziare interventi per la sostenibilità ambientale delle attività portuali.

AdSPMLO ha inviato la candidatura per 20 proposte progettuali mirate a ridurre l'uso delle fonti fossili per le attività dei porti di Genova e Savona, diminuendo le emissioni di CO<sub>2</sub> e degli altri inquinanti verso l'obiettivo di porto a “impatto zero”.

Al centro della strategia di AdSP si pone la produzione di energia da pannelli fotovoltaici per l'alimentazione delle utenze portuali e la fornitura di energia per la mobilità sostenibile.

Inoltre, è prevista l'installazione di un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno verde alimentato dagli stessi impianti fotovoltaici. Complementare a questi interventi è il rinnovamento del parco auto di servizio con l'acquisto di 21 mezzi autoveicoli elettrici e 5 alimentati a idrogeno.

Le soluzioni green sono state individuate in stretta collaborazione con le istituzioni centrali e locali, e sono state progettate per essere integrabili con i sistemi esistenti, replicabili e modulabili.

AdSPMLO ha aderito al bando “Green Ports” del MITE presentando 20 proposte progettuali che riguardano fotovoltaico, smart grid e idrogeno

### **Fotovoltaico e mobilità elettrica**

Le aree portuali, ed in particolare le coperture di edifici e magazzini, presentano un'esposizione ai raggi del sole ottimale per l'installazione di sistemi per lo sfruttamento dell'energia solare.

Per questo AdSP ha previsto un piano per la realizzazione di impianti fotovoltaici nei porti di Genova e Savona, allo scopo di produrre energia elettrica destinata all'alimentazione del nuovo parco di autoveicoli di servizio elettrici ed altre utenze portuali (illuminazione stradale, torri faro, edifici).

Lo sviluppo dell'autoproduzione di energia elettrica da fotovoltaico ed il suo impiego per la mobilità elettrica consentiranno di raggiungere diversi obiettivi:

- Riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti rispetto ai veicoli tradizionali.
- Diminuzione del consumo di combustibili fossili per l'autoproduzione di energia fotovoltaica.
- Risparmio economico legato alla maggiore efficienza dei veicoli elettrici ed all'utilizzo di energia autoprodotta.

Nel dettaglio gli interventi proposti.

#### **Porto di Genova**

Si prevede l'installazione di impianti fotovoltaici in varie zone del porto, la costruzione di una sottostazione di trasformazione BT/MT in prossimità della cabina primaria individuata come punto di connessione alla rete e l'installazione di 16 colonnine di ricarica elettrica per autoveicoli.

#### **Porto di Savona**

Si prevede la realizzazione di impianti fotovoltaici in varie zone del porto, l'implementazione di una smart-grid portuale con sistema di accumulo per l'immagazzinamento dell'energia prodotta e l'installazione di 10 colonnine di ricarica elettrica per autoveicoli nei bacini di Savona e Vado Ligure.

#### **AdSPMLO**

Acquisto di 21 veicoli elettrici per la flotta aziendale a servizio delle sedi di Genova e Savona, in sostituzione dei mezzi esistenti, alimentati a combustibile fossile.

L'installazione di pannelli solari sulla sommità dei magazzini portuali consente di soddisfare i consumi delle utenze portuali e del nuovo parco auto di servizio elettriche: l'obiettivo futuro è costruire un porto energeticamente autosufficiente.



### FOCUS: La “Smart Grid” del porto di Savona

Si tratta della realizzazione di un sistema evoluto per il controllo e la gestione degli impianti elettrici all'interno del porto di Savona (già oggi sede di un Sistema Semplice di Produzione e Consumo), in coordinamento con gli interventi per l'ampliamento del sistema di produzione di energia fotovoltaica ed in vista dell'incremento dei consumi per la mobilità elettrica e per il potenziamento degli impianti di illuminazione portuale (fabbisogno medio addizionale: 200 kW).

In particolare, la nuova infrastruttura si propone di governare i sistemi di produzione da fotovoltaico portuali e gestire i sistemi di accumulo, consentendo di controllare e ottimizzare prelievi, carichi e scambi con la rete pubblica.

Allo scopo si prevede di sostituire gli apparati elettrici esistenti con nuovi componenti predisposti per l'automazione e il controllo da remoto, utilizzando anche un sistema di storage dell'energia (BESS – Battery Energy Storage System). Parallelamente, la proposta prevede di riorganizzare e potenziare le linee elettriche portuali per aumentare la portata e la flessibilità del sistema.

La finalità degli interventi è massimizzare l'utilizzo di energia rinnovabile e aumentare l'indipendenza energetica del sistema portuale dalla rete pubblica, assicurando anche la continuità di servizio in caso di interruzione dell'alimentazione dalla rete.

### “Ecosistema” idrogeno verde

L'idrogeno verde è una risorsa chiave per la riduzione delle emissioni, grazie alla sua versatilità, che ne permette l'utilizzo sia come fonte diretta che come mezzo per immagazzinare energia e trasportarla in maniera efficiente.

Per questo AdSP intende installare un impianto per la produzione di idrogeno mediante elettrolisi, alimentato dall'energia fornita dal nuovo sistema fotovoltaico, e di un apparato di stoccaggio ed erogazione per il rifornimento di veicoli a celle a combustibile.

Inizialmente l'impianto verrà utilizzato per il rifornimento di 5 automezzi di servizio, acquistati da AdSPMLO. Grazie alla scalabilità del progetto, basato su tecnologie modulari, l'impianto potrà essere ampliato per nuove applicazioni di mobilità, per esempio in ambito logistico su terra (trattori, tramogge, locomotori, muletti, etc.) e in mare (imbarcazioni di servizio, etc.).

AdSPMLO sperimenterà anche l'autoproduzione di idrogeno verde, con la realizzazione di un impianto di elettrolisi alimentato da energia solare, capace di produrre idrogeno per il rifornimento dei veicoli a fuel cell.



### 5.3. Gestione dei rifiuti

AdSPMLO regola la gestione dei rifiuti provenienti da attività portuali, navi, pesca professionale, e raccolti negli specchi acquei.

La produzione di rifiuti rappresenta una conseguenza inevitabile delle numerose attività industriali, commerciali, turistiche che animano gli scali dei Ports of Genoa. In considerazione della stretta interazione esistente tra l'ambiente portuale e quello cittadino e costiero, la corretta gestione dei rifiuti costituisce dunque un aspetto rilevante della strategia di sostenibilità di AdSPMLO.

AdSPMLO provvede alla programmazione dei servizi necessari per la raccolta dei rifiuti nel rispetto degli standard di sicurezza per l'ambiente e di tutela e salvaguardia della salute dell'uomo.

Il “Piano unificato di Raccolta e Gestione dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico” predisposto dall'AdSP in conformità con il D. Lgs. 182/03 (a ricezione della direttiva 2000/59/CE) e con riferimento alla Convenzione internazionale MARPOL 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, completa gli strumenti di governance della Port Authority mirati a tutelare l'ambiente e la salute dell'uomo dagli impatti delle attività portuali, definendo le modalità di gestione del ciclo dei rifiuti derivanti dalle navi, dai residui del carico e dalla pulizia degli specchi acquei. Il “Piano rifiuti” costituisce parte integrante del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 di AdSPMLO e viene aggiornato ogni tre anni e ogni qualvolta si verificano significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto.

Il sistema di gestione distingue i rifiuti di provenienza marittima, conferiti dalle imbarcazioni che scalano il porto o raccolti con la pulizia degli specchi acquei, e quelli di provenienza terrestre, che includono i residui generati dalle varie attività che si svolgono nelle aree portuali, legate sia alla movimentazione della merce che alla cantieristica navale e ad altre attività produttive e non.

Le navi producono rifiuti di tipo solido (prevalentemente rifiuti alimentari, rifiuti sanitari, carta, plastica, vetro) e liquido (acque di sentina, acque di zavorra, acque nere/slop, acque di lavaggio, residui chimici di prodotti del carico), taluni classificati come pericolosi, altri come non pericolosi.

I terminal producono rifiuti correlati alle merci caricate e scaricate, ai loro imballaggi, al legname di fardaggio, oltre che ai mezzi di movimentazione (materiali di consumo, oli esausti, batterie, parti meccaniche usurate ecc.).

Le attività industriali generano rifiuti sia liquidi che solidi, in gran parte classificati come pericolosi (vernici, acque di lavorazione, solventi, oli lubrificanti, scarti di lavorazione, metalli pesanti e non, legname, plastiche).

Vi sono poi le attività della pesca che generano per lo più rifiuti biodegradabili, i rifiuti legati alle attività diportistiche e i rifiuti raccolti con la pulizia degli specchi acquei, che sono di prevalente origine urbana, portati al mare dai rivi che sfociano nel comprensorio e accumulati negli specchi acquei del porto dalle correnti.

AdSP coordina il sistema di gestione dei rifiuti, da un lato curando i rapporti con tutti gli stakeholder gravitanti attorno all'ambito portuale (Capitaneria di Porto, Azienda Sanitaria Locale, chimici del porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, sanità marittima, privati e associazioni di settore) e, dall'altra, affidando il servizio di gestione dei rifiuti a operatori specializzati e in possesso delle necessarie autorizzazioni ambientali e di esercizio da parte delle amministrazioni competenti, in accordo con le normative attualmente in vigore in materia ambientale e sanitaria, e verificandone regolarmente il grado di efficienza e adeguatezza.

In considerazione della vastità e complessità del sistema portuale e dunque della quantità e varietà dei rifiuti prodotti, il tema dei rifiuti ha una collocazione di rilievo nel quadro della politica ambientale dell'AdSP: l'Ente ha fissato obiettivi in linea con la politica nazionale sulla differenziazione dei rifiuti e per lo sviluppo di una filiera dell'economia circolare, procedendo laddove possibile al riutilizzo dei prodotti in fase di smaltimento. Inoltre, è previsto lo studio e l'implementazione di nuovi servizi di raccolta e gestione differenziata dei rifiuti prodotti in area portuale, con l'obiettivo di ampliare la gamma dei materiali riciclati.

L'epidemia COVID-19 e la conseguente riduzione dei traffici e attività produttive portuali ha comportato la riduzione dei volumi dei rifiuti prodotti: di fatto, da marzo a giugno 2020 la quantità di rifiuti conferiti si è quasi azzerata.

La tabella seguente riporta i quantitativi di rifiuti prodotti dalle attività portuali dei bacini di Savona e Vado Ligure e raccolti nelle aree comuni del porto di Genova nel triennio 2019/2021.

AdSPML0 punta alla massima differenziazione dei rifiuti e allo sviluppo dell'economia circolare.

	Rifiuti prodotti Genova (t)	Rifiuti prodotti Savona (t)	Totale Ports of Genoa (t)
<b>2019</b>	6.451	4.643	<b>11.094</b>
<b>2020</b>	4.565	2.542	<b>7.107</b>
<b>2021</b>	5.338	1.572	<b>6.910</b>

Tab. 5.5 - Rifiuti prodotti dalle attività portuali nei bacini dei Ports of Genoa (ton)

La tabella successiva riporta le principali categorie di rifiuti differenziati avviati a smaltimento.

Differenziata per categoria (t)	Savona			Genova			Ports of Genoa		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Carta e cartone	190,60	209,60	218,78	55,80	32,10	36,65	246,40	241,70	255,43
Vetro	32,60	28,30	38,16	309,00	61,10	94,78	341,60	89,40	132,94
Imballaggi misti	153,50	128,80	134,78	1.555,7	384,50	601,90	1.709,2	513,30	736,68
<b>Totale differenziata</b>	<b>376,70</b>	<b>366,70</b>	<b>391,72</b>	<b>1.920,5</b>	<b>477,70</b>	<b>733,33</b>	<b>2.297,2</b>	<b>844,40</b>	<b>1.125,0</b>

Tab. 5.6 - Principali categorie di rifiuti differenziati raccolti

Nel 2021 la raccolta differenziata è cresciuta del +33% rispetto al 2020.

I dati dimostrano come, nonostante l'impatto dei fattori esogeni legati alla pandemia COVID 19, il sistema di gestione dei rifiuti abbia confermato la tendenza alla riduzione dei volumi di rifiuti indifferenziati (-8%).

	2019	2020	2021	% 21 vs. 20
<b>Totale rifiuti</b>	<b>11.094,00</b>	<b>7.107,00</b>	<b>6.910,00</b>	-3%
Di cui indifferenziati	8.796,80	6.262,60	5.784,95	-8%
Di cui differenziati	2.297,20	844,4	1.125,05	33%
Quote differenziati sul totale	21%	12%	16%	

Tab. 5.7 - Rifiuti differenziati e indifferenziati raccolti nei Ports of Genoa (ton)

### 5.3.1. La gestione dei rifiuti nei bacini di Genova e Pra'

Il sistema di gestione dei rifiuti nei bacini di Genova e Pra' è particolarmente efficace ed efficiente, sia dal punto di vista operativo che economico, grazie al regime di libera concorrenza che ripartisce il servizio tra una pluralità di operatori.

Attualmente sono sette le aziende autorizzate a svolgere le differenti attività del ciclo dei rifiuti, come la raccolta di rifiuti urbani e speciali, il ritiro e lo smaltimento delle acque nere, il disinquinamento marino, la gestione dei rifiuti pericolosi e non, il ritiro di olii usati e il trattamento delle acque reflue.

Gli operatori attivi su Genova e Pra' si occupano della ricezione, dell'invio agli impianti e dello smaltimento giornaliero dei rifiuti provenienti dalle navi e da terra. Il servizio a supporto della gestione del ciclo è molto complesso: le operazioni sono delicate ed implicano l'utilizzo di mezzi e facility che consentano non solo la ricezione rifiuti dalle navi e dai terminal, ma anche il trattamento (smaltimento o riciclo) di rifiuti liquidi e solidi pericolosi e non, che non sempre vengono differenziati prima della loro consegna.

In tal senso, un'importante eccezione è rappresentata dalle navi da crociera che, grazie a moderni impianti installati a bordo, conferiscono i propri rifiuti con percentuali altissime di differenziazione.

Nell'area del porto di Genova sono presenti tutte le facility necessarie alla gestione dei rifiuti, tra cui due impianti di trattamento e stoccaggio per i rifiuti pericolosi e non pericolosi da 170.000 ton/anno e 100.000 ton/anno e un compattatore, sovente utilizzato anche dall'azienda locale competente (AMIU).

Le normative di riferimento, europee e nazionali, obbligano le navi a scaricare i rifiuti accumulati a bordo quando lasciano un porto comunitario. Grazie all'efficienza del servizio di raccolta di rifiuti dalle imbarcazioni, il 98% delle navi che attraccano nel porto di Genova ne usufruisce e gli operatori genovesi trattano anche rifiuti provenienti da altri porti italiani come Civitavecchia, Venezia, La Spezia e Savona.

La concorrenza esistente fra gli operatori consente di mantenere tariffe dei servizi di gestione rifiuti estremamente competitive rispetto ad altri scali europei e AdSPM-LO vigila sui meccanismi di fissazione dei prezzi.

I positivi risultati nati dall'utilizzo del mercato in libera concorrenza hanno spinto l'AdSP ad elaborare un sistema di premialità e scontistica che possa favorire l'opera di riciclo dei rifiuti, attualmente in fase di studio.

Sette aziende autorizzate si occupano del ciclo dei rifiuti solidi e liquidi, provenienti da navi o da terra, del loro trasporto e del relativo trattamento nel porto di Genova, che dispone di due impianti di trattamento rifiuti.



Nei porti di Genova sono attive cinque imbarcazioni per la pulizia di specchi acquei, che possono recuperare plastiche e altri residui galleggianti all'interno degli spazi portuali.

Nei porti di Genova e Pra', gli operatori svolgono anche il servizio di pulizia degli specchi acquei: disinquinamento (raccolta rifiuti solidi galleggianti e inquinanti liquidi), antinquinamento (messa in sicurezza e segregazione degli specchi acquei post inquinamento), monitoraggio ambientale (valutazione della qualità delle acque e dei fondali, valutazione danni all'ambiente marino post inquinamento).

Per la pulizia degli specchi acquei vengono utilizzate cinque barche ecologiche polivalenti, tra cui figurano anche i "Pellicani" che, grazie alla particolare forma dello scafo e alle tecnologie montate a bordo, sono in grado di recuperare notevoli quantità di plastiche ed altri residui galleggianti all'interno dello spazio portuale.

#### FOCUS: i seabin per la pulizia degli specchi acquei

AdSPMLO ha avviato la sperimentazione di seabin per la pulizia di alcuni specchi acquei interni. Il seabin è un dispositivo composto da una sorta di cestino ancorato ad una piccola piattaforma galleggiante o ad un pontile, che attraverso un sistema di pompaggio attira al suo interno i rifiuti presenti sulla superficie dell'acqua.

Il Seabin è in grado di intercettare rifiuti galleggianti solidi (es. detriti, macro e microplastiche e microfibre, materiale organico, foglie, alghe, rami etc.) e liquidi (oli), grazie alla dotazione di panne assorbenti. Questi strumenti possono filtrare fino a 25mila litri d'acqua al giorno, catturando annualmente fino a 1000 chilogrammi di rifiuti comuni sospesi in acqua.

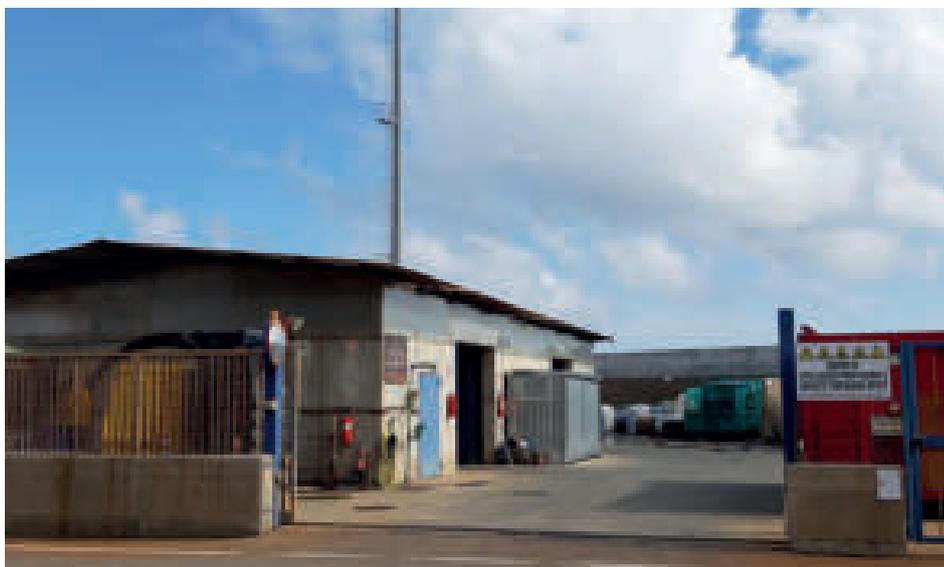
#### Bacino di Genova

Nel febbraio 2022 è stato installato un dispositivo al Porto Antico di Genova, presso Ponte Spinola, in prossimità della Biosfera.

#### Bacino di Savona

Attraverso un protocollo di intesa con il Comune di Savona, nell'ambito del Progetto "Qualiporti" - Cooperazione transfrontaliera Italia Francia 2014-2020, sono stati installati 4 dispositivi all'interno del porticciolo turistico della Vecchia Darsena di Savona che nel 2021 hanno raccolto più di 100 kg di rifiuti al mese.

I rifiuti raccolti in maggior quantità sono ramaglie, quindi mozziconi di sigarette, imballaggi e confezioni in plastica di merendine, bottigliette in plastica e in vetro, mascherine anti Covid, lattine di birra, pezzi di polistirolo.



### 5.3.2. La gestione dei rifiuti nei bacini di Savona e Vado Ligure

La gestione dei rifiuti nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure deve essere particolarmente accurata in quanto i due scali sono inseriti in un arco di costa di grande interesse turistico-balneare.

Il sistema di gestione ha caratteristiche diverse rispetto al porto di Genova, in ragione della minore dimensione degli scali e della più contenuta produzione di rifiuti da parte di navi e operatori portuali.

In particolare, il settore crocieristico, uno dei business principali del porto di Savona, si caratterizza per un efficiente sistema di differenziazione a bordo con elevatissimi indici di separazione: ciò permette di raggiungere un tasso di raccolta separata superiore al 90%.

La gestione dei rifiuti è affidata alla società S.V. Port Service s.r.l., vincitrice della relativa gara d'appalto. La società cura il servizio di raccolta e di smaltimento dei rifiuti provenienti dalle aree pubbliche e comuni (pulizia degli specchi acquei in ambito portuale, pulizia aree e viabilità comune; raccolta rifiuti, svuotamento cassonetti, sfalcio, diserbo, pulizia caditoie), mentre l'utenza portuale ha facoltà di affidarsi liberamente a una o più ditte specializzate, come da normativa vigente.

I servizi erogati sono la raccolta, lo stoccaggio e il deposito di rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Il trasferimento dei rifiuti al sito di stoccaggio provvisorio è effettuato con appositi mezzi ed imballaggi dotati delle caratteristiche necessarie ad impedire perdite durante la movimentazione.

Per la gestione dei rifiuti è stata realizzata un'isola ecologica a ridosso della diga foranea del bacino di Savona, un'area del porto a destinazione industriale, distante da insediamenti abitativi. L'isola ecologica – autorizzata dalla Provincia – svolge la funzione di deposito temporaneo, nell'ottica di inviare successivamente il rifiuto al recupero o a smaltimento

Il sito, che si estende per circa 2.000 mq, comprende due zone. La prima è costituita dalla porzione all'aperto, usata per il deposito di rifiuti non pericolosi in cumuli, scarrabili o big bag. In questa zona è anche collocato lo scarrabile compattatore per

lo stoccaggio dei rifiuti RSU. La pavimentazione del piazzale è realizzata con materiali impermeabili, ed è dotata di rete di raccolta delle acque meteoriche e di impianto per le acque di prima pioggia. La seconda porzione dell'isola ecologica è costituita da un'area coperta, con pavimentazione impermeabile, attrezzata con armadi e tettoie, per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi.

Nel bacino portuale savonese non è presente un impianto per il trattamento dei rifiuti liquidi (es. acque di sentina), poiché i volumi sono ridotti. Tuttavia, in caso di richiesta del servizio, i rifiuti ritirati vengono successivamente trasferiti alle strutture di Genova tramite bettolina o autocisterna.



### 5.3.3. La gestione dei materiali derivanti da cantieri e dragaggi

Come descritto nel corso del documento, AdSPMLO è impegnata in un vasto programma di miglioramento infrastrutturale, con numerose opere in progettazione e in esecuzione all'interno e all'esterno del perimetro portuale. Gli interventi in questione sono spesso di grande portata (es. nuova Diga Foranea di Genova) e si coordinano con altre grandi opere pubbliche realizzate sul territorio (es. Terzo Valico, Waterfront di Levante, etc.) e implicano la gestione di notevoli quantità di materiale di cantiere.

La normativa nazionale identifica i materiali di demolizione e costruzione di un cantiere come rifiuti speciali poiché oltre alla componente inerte, facilmente smaltibile in discarica, sono presenti anche materiali pericolosi, quali metalli, bitumi o altre sostanze chimiche.

La gestione di questi materiali, oltre alle consuete attività di analisi e monitoraggio, prevede un primo conferimento in aree di recupero edilizio dove poter essere sezio-

nati per tipo (demolizione selettiva) e poi, se ritenuti idonei, venire reimpiegati.

Tali materiali devono essere gestiti dalle imprese appaltatrici che ne sono i produttori ai sensi di norma. AdSP cura che le progettazioni delle opere di propria competenza prevedano la gestione di tali materiali secondo criteri virtuosi di recupero e riutilizzo. Ad esempio nell'ambito del progetto di riassetto della viabilità di accesso al porto di Genova, per la formazione di riempimenti e rilevati, saranno riutilizzati importanti volumi di materiali provenienti da scavi e demolizioni di opere in cemento armato.

Altra fonte di materiali sono le operazioni di dragaggio, realizzate nell'ambito di interventi infrastrutturali specifici oppure come operazioni manutentive. L'escavo dei fondali, eseguito mediante pontoni attrezzati con benne a ragno/bivalve o mediante draghe per asportare la sabbia, ghiaia e i detriti che si depositano sui fondali per l'azione delle correnti sottomarine e dei rivi che confluiscono nei porti, è necessario per mantenere adeguati i livelli di sicurezza operativi o per implementare i fondali in ragione di nuovi fabbisogni derivanti dal gigantismo navale.

Il tema dei dragaggi è particolarmente rilevante per il porto di Genova, dove per mantenere invariata la quota dei fondali, a causa dei detriti movimentati dalle correnti sottomarine, dalle eliche delle navi e dell'azione di apporto dei torrenti cittadini Bisagno e Polcevera e degli altri numerosi rivi che confluiscono all'interno del porto. Si stima che nel periodo 2018-2020 siano stati dragati detriti per circa 110.577 mc.

I piani di investimento prevedono ingenti risorse per queste operazioni: tra gli interventi più rilevanti si segnala il dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri (10 milioni €) e quello relativo al Ponte Nino Ronco, che interessa anche la foce del torrente Polcevera (1,5 milioni €).

Nei bacini di Savona e Vado Ligure le attività di dragaggio avvengono con frequenza minore, per la naturale conformazione della costa: ciononostante, nel periodo 2018-2020 i lavori di manutenzione dei fondali hanno interessato 106.576 mc di detriti.

L'Autorità di Sistema Portuale collabora con gli altri enti pubblici competenti (ad es. Regione, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, Comune) in specifiche attività di controllo dei materiali dragati. Attraverso Piani di Monitoraggio, AdSP controlla le caratteristiche del materiale dragato e depositato, verificandone lo stato e la qualità, da un punto di vista della consistenza, delle caratteristiche chimiche e della tenuta. In particolare, vengono svolte campagne di controllo a breve termine (monitoraggio a scala dell'evento), a medio lungo termine (monitoraggio a scala del sistema) e continue, realizzate mediante il posizionamento di strumentazione fissa (sonde multiparametriche, torbidimetri, correntometri).

Quando possibile il materiale proveniente dalle demolizioni di manufatti e quello proveniente dai dragaggi viene utilizzato per i riempimenti di specchi d'acqua, come nel caso dei riempimenti per la Calata Bettolo e Ronco Canepa per i quali sono stati reimpiegati circa 3.000.000 di mc proveniente dai dragaggi.

I materiali derivanti dai numerosi cantieri di AdSPML0 vengono valutati e, se idonei, sono reimpiegati in operazioni di recupero.

I materiali dragati, se idonei, vengono utilizzati per riempimenti portuali o ripascimenti.

## Caratterizzazione dei fondali marini

Tra ottobre e dicembre 2021, AdSPMLO ha aggiornato la caratterizzazione dei fondali marini del Porto di Genova, ai sensi del D.M. 173/2016. Si tratta di un'attività di importanza primaria, propedeutica all'attuazione dei futuri lavori di dragaggio previsti per l'adeguamento dei fondali del porto passeggeri, del bacino commerciale di Sampierdarena e del canale di accesso all'imboccatura di levante, così come previsto dal Piano Regolatore Portuale.

AdSPMLO insieme agli enti competenti provvede all'analisi dei materiali dragati mediante piani di monitoraggio dei fondali

Mediante operatori subacquei e vibrocarotiere sono stati effettuati sondaggi in oltre 100 punti distribuiti lungo le aree di intervento, con l'acquisizione di 286 campioni di sedimento. Ciò ha permesso di ricostruire il profilo stratigrafico dell'intero orizzonte litologico e di effettuare le indagini analitiche (per definire le caratteristiche fisiche e chimiche dei sedimenti) e le analisi di laboratorio (per la ricerca dei parametri ecotossicologici e microbiologici). La rielaborazione di questi dati, tramite uno specifico software fornito da ISPRA, ha fornito la classificazione di qualità dei sedimenti. Dal punto di vista ecotossicologico, le analisi hanno evidenziato una situazione variegata, con il prevalere del valore "medio", mentre l'analisi chimica ha rivelato la presenza di concentrazioni non trascurabili di idrocarburi policiclici aromatici.

L'integrazione tra i due dati (chimico ed ecotossicologico) ha determinato la classificazione finale con prevalere della classe D, nella maggior parte dei casi da considerare come di classe C, secondo il paragrafo 2.8 dell'Allegato Tecnico al D.M. 173/2016.



## Analisi dei sedimenti

AdSP verifica e monitora costantemente la qualità di acque e sedimenti per i potenziali impatti delle attività portuali e degli scarichi idrici urbani sull'ambiente marino, prelevando campioni destinati alle analisi sedimentologiche, in termini di analisi granulometrica e analisi chimico-biologica.

Nei mesi di marzo, giugno, settembre e dicembre 2021 sono state effettuate 4 campagne di indagine, rispettivamente alla foce dei torrenti Bisagno, Polcevera, Varenna e Chiaravagna.

A livello generale, dal punto di vista chimico le analisi hanno riscontrato concentrazioni al di sopra del limite di cui al D.M. 15/07/2016 n. 173 per metalli pesanti e significative concentrazioni di Idrocarburi Policiclici Aromatici, mentre dal punto di vista biologico è stata rilevata la presenza di coliformi e l'assenza di salmonella.

## 5.4. La gestione del rumore

Il sistema portuale si caratterizza per la presenza di numerose attività che emettono rumore durante tutto l'arco della giornata: impianti di servizio alle navi ormeggiate, traffico ferroviario, traffico dei mezzi pesanti, traffico navale, carico e scarico di materiali, pompaggio di prodotti liquidi, attività industriali e cantieristica navale, sono alcuni esempi di attività che generano emissioni acustiche all'interno del porto. Le navi sono la fonte delle emissioni acustiche più significative, sia durante le fasi di movimento e manovra, sia durante la sosta in banchina e, all'aumentare della stazza, aumenta il livello di rumore generato e percepito dal contesto circostante.

La normativa nazionale di riferimento (D.lgs. 194/2005), che recepisce la corrispondente direttiva europea (2002/49/CE), prevede che gli Enti territoriali competenti (Comune, Regione o Provincia) realizzino periodicamente la mappatura acustica degli agglomerati urbani con più di 250.000 abitanti con lo scopo di prevenire, ridurre ed evitare gli effetti nocivi dell'esposizione della popolazione cittadina al rumore ambientale.

Per quanto riguarda il rumore di origine portuale, non esistono al momento norme specifiche riguardanti modalità di misura, fasce di pertinenza e soglie relative. Pertanto l'unico termine di riferimento è costituito dalla classificazione acustica del comune di Genova.

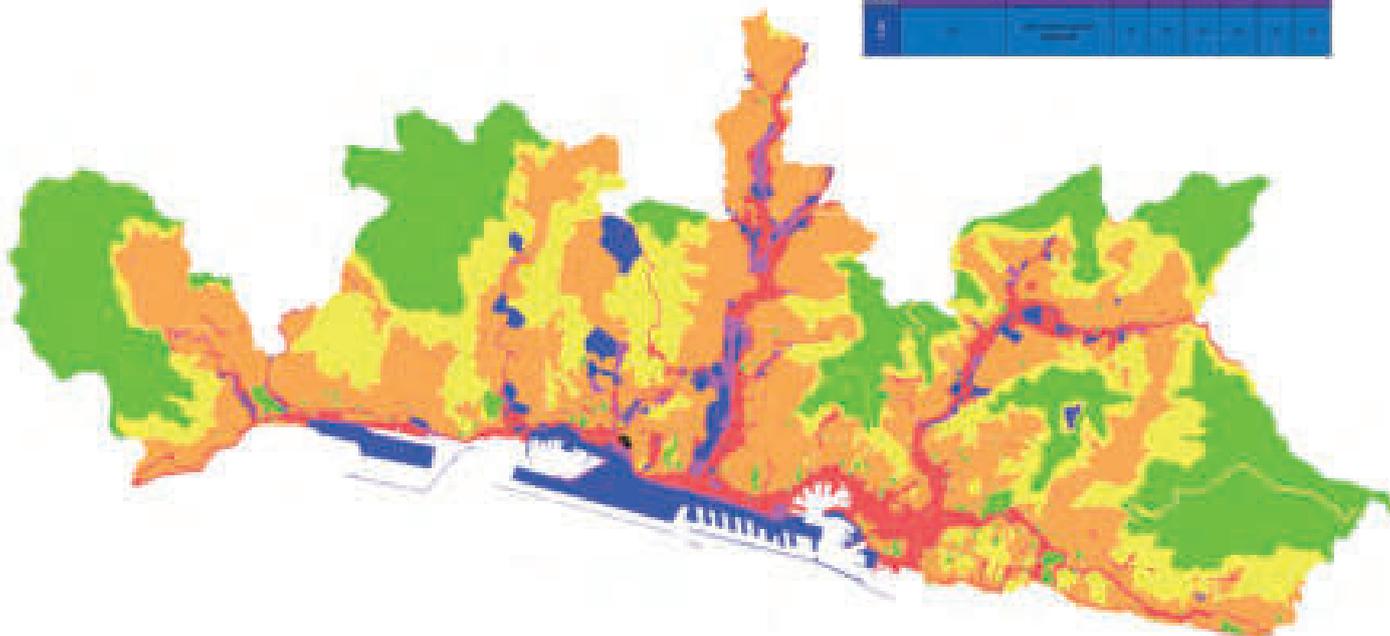
Il piano comunale di classificazione acustica, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 08/09/2020, pianifica gli obiettivi ambientali di un'area in relazione alle sorgenti sonore esistenti per le quali vengono fissati dei limiti. La classificazione consiste nella suddivisione del territorio comunale in aree acusticamente omogenee a seguito di analisi urbanistica del territorio.

Per quanto riguarda il porto di Genova, le analisi mostrano che, in assenza di protezioni fonoassorbenti, il rumore causato dalle operazioni portuali risulta particolarmente intenso nelle zone collinari della città.

Le attività che si svolgono in porto sono fonte di rumore, che si diffonde al territorio circostante.

Perciò AdSPMLO effettua costanti rilevazioni per realizzare la mappatura acustica delle aree interessate e progettare interventi compensativi.

CATEGORIA	LIVELLO DI RUMORE		LIVELLO DI INQUINAMENTO	
	INTENSITÀ	CLASSIFICAZIONE	INTENSITÀ	CLASSIFICAZIONE
VERDE	50-55	1	1	1
	55-60	2	2	2
GIALLO	60-65	3	3	3
	65-70	4	4	4
ARANCIONE	70-75	5	5	5
	75-80	6	6	6
ROSSO	80-85	7	7	7
	85-90	8	8	8
VIOLETTA	90-95	9	9	9
	95-100	10	10	10
BLU	100-105	11	11	11
	105-110	12	12	12

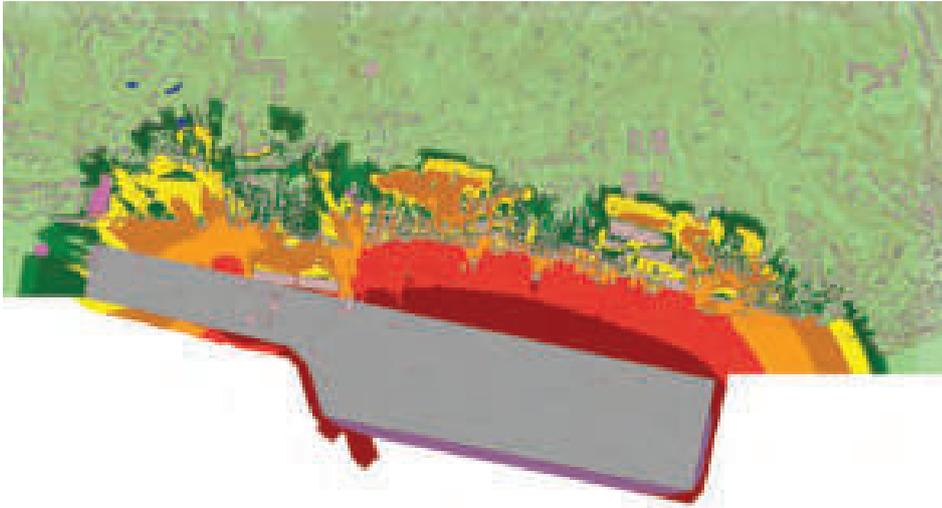


Classificazione acustica del territorio secondo il Piano del Comune di Genova (2020)

Secondo le rilevazioni, le aree portuali che generano le emissioni acustiche più intense sono il porto petroli in area Multedo, il Terminal PSA Pra', il terminal traghetti in area Dinegro e l'area riparazioni navali.

Il fenomeno dell'inquinamento acustico è aggravato dalla convergenza in un territorio spazialmente ridotto di una rete significativa di infrastrutture di trasporto, tra cui la strada statale Aurelia, l'autostrada A10, la ferrovia Genova – Ventimiglia e Genova-Milano e l'aeroporto Cristoforo Colombo solo per citarne alcune.

Guardando ai porti di Savona e Vado Ligure, la principale fonte di rumore è rappresentata dal traffico veicolare sulla strada statale Aurelia. I livelli maggiori di inquinamento acustico di origine portuale si registrano a Savona, ed in particolare presso la Calata delle Vele, ovvero la zona più prospiciente rispetto agli abitati, durante la fase di movimento e sosta delle navi da crociera.



Mappa acustica delle sorgenti portuali, aggiornamento: bacino di Pra' - Comune di Genova (2017)

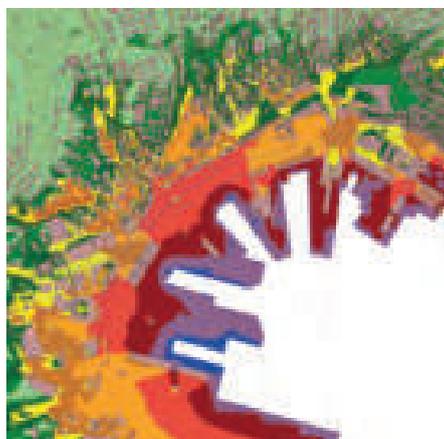
AdSPMLO partecipa periodicamente a tavoli tecnici con le principali istituzioni coinvolte in materia come Regione, Città Metropolitana, ARPAL, Capitaneria di Porto, Polizia Locale e comitati cittadini.

Negli anni, l'Autorità ha realizzato numerose rilevazioni aggiuntive, grazie anche al supporto di Enti di ricerca, operatori specializzati e soggetti pubblici locali (es. ARPAL), che hanno studiato il rumore portuale tramite l'utilizzo di centraline fisse a rilevamento continuo (es. impianto localizzato presso il terminal PSA Pra'), fonometri, microfoni e calibratori. A seguire si riportano le principali risultanze di tali studi.

### **Mappatura porto passeggeri tra Ponte dei Mille e Ponte Caracciolo**

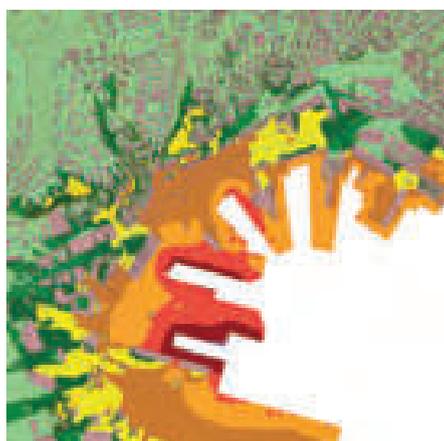
Nel 2019, su richiesta del Comune, l'Università di Genova ha effettuato uno studio acustico finalizzato all'aggiornamento della mappatura acustica comunale. L'attività ha interessato l'area del porto passeggeri, tra Ponte dei Mille e Ponte Caracciolo, che presenta caratteristiche miste riferibili al traffico stradale passeggeri (veicoli leggeri) e al trasporto merci (veicoli pesanti), unitamente a quello navale, oltre a sorgenti assimilabili a quelle di tipo industriale.

I risultati mostrano che durante il giorno solo l'1% dell'area oggetto di studio e lo 0% della popolazione sono esposti a livelli di rumore giorno/sera/notte (Lden) maggiori di 75 dB(A). La maggior parte della popolazione è esposta a livelli compresi tra 55 e 59 dB(A). Analogamente, durante la notte, solo il 3.2% della popolazione è esposta a valori superiori a 50 dB(A) con meno del 23% di area esposta, mentre circa 13.000 residenti sono esposti ad valori inferiori a 35 dB(A).



Livello di rumore - dB(A)	Persone esposte
55 - 59	1.400
60 - 64	500
65 - 69	0
70 - 74	0
> 75	0

Livello di rumore - dB(A)	Superficie (km <sup>2</sup> )
55 - 59	0.26
60 - 64	0.28
65 - 69	0.26
70 - 74	0.19
> 75	0.03
> 55	1.02
> 65	0.48



Livello di rumore - dB(A)	Persone esposte
50 - 54	500
55 - 59	200
60 - 64	0
60 - 64	0
> 70	0

Livello di rumore - dB(A)	Superficie (km <sup>2</sup> )
50 - 54	0.37
55 - 59	0.27
60 - 64	0.12
60 - 64	0.04
> 70	0.002

Mappatura acustica area porto passeggeri di Genova (diurna in alto e notturna in basso)

### FOCUS: Progetto RUMBLE (Réduction du bruit dans les grandes villes portuaires dans le programme maritime transfrontalier)

Il progetto triennale RUMBLE, finanziato per 1,9 milioni di euro dal FESR - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e concluso nel 2021, ha affrontato il tema della riduzione dell'inquinamento acustico dei porti, attraverso la realizzazione di studi e di piccole infrastrutture per la mitigazione del rumore, replicabili in tutte le realtà portuali dell'area di cooperazione (area transfrontaliera di Italia e Francia).

In particolare, il progetto ha puntato a implementare soluzioni per ridurre le principali fonti di disturbo per la popolazione residente nelle aree urbane limitrofe: traffico dei mezzi pesanti, navi all'ormeggio, attività in banchina.

Nell'ambito del progetto sono stati acquistati tre fonometri classe I per monitorare i livelli di emissioni acustiche prodotti dalle operazioni portuali presso la sponda sud del canale di calma di Genova Pra', in tre punti di rilevazione: in prossimità del canale di calma, nella zona residenziale e sulle alture.

## Monitoraggi Arpal - Pra' e Multedo

Nel 2021, ARPAL ha condotto campagne per lo studio del clima acustico dell'abitato di Pra', a partire dai risultati di campagne precedenti. I monitoraggi condotti hanno riguardato la zona collinare tra Pra' e Pegli e nel quartiere di Multedo, su tempo breve (durata inferiore a 1 ora) e in differenti orari, diurni e/o notturni. I risultati indicano che:

- le navi all'ormeggio generano un'alterazione della rumorosità di entità variabile da caso a caso, concentrate sulle frequenze più basse. La percezione di questa alterazione diventa particolarmente sensibile in presenza di un basso rumore di fondo (tipica condizione notturna).
- Movimentazione dei container: gli urti danno origine a eventi di brevissima durata (che interessano in generale bande di frequenza nell'intervallo 125÷2000 Hz), le sirene (cicaline) delle gru consistono in sequenze discontinue di eventi ripetitivi in fasce di frequenza più ristrette.

## Mitigazioni

Per mitigare gli impatti prodotti dal sistema portuale in termini di rumore, AdSPM-LO ha avviato un programma di investimenti mirati, tra cui:

- Il piano di implementazione del Cold Ironing, descritto nelle pagine precedenti, che oltre a ridurre le emissioni inquinanti nell'aria, consentirà di azzerare anche le emissioni acustiche derivanti dal continuo funzionamento dei motori e dei gruppi elettrogeni delle navi attraccate.
- La realizzazione delle Dune di Pra' lungo il margine del terminal PSA dirimpetto alla città che costituiscono una barriera rispetto alla propagazione delle onde sonore generate dall'attività del terminal.
- La copertura dei bacini nell'area delle riparazioni navali, intervento che consentirà di diminuire sia la dispersione di sostanze inquinanti nell'aria che il rumore generato dalle attività dei cantieri navali.
- L'installazione di pannelli fonoassorbenti lungo le zone operative limitrofe ai quartieri cittadini, allo scopo di creare una barriera per il contenimento delle emissioni acustiche. La società interporto VIO (controllata da AdSPMLO) ha già realizzato negli anni scorsi l'installazione delle barriere fono assorbenti lungo il perimetro del nuovo terminal intermodale di Vado Ligure, su cofinanziamento del progetto UE Vamp Up.



## 5.5. La gestione delle acque

Anche le acque dei bacini portuali sono costantemente tenute sotto controllo per verificare lo stato di salute dell'ambiente marino ed intervenire tempestivamente in caso di necessità.

Il Piano di Gestione delle Acque è lo strumento di pianificazione introdotto dalla direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE (recepita a livello nazionale con il D.Lgs. n. 152/2006), che definisce indirizzi e norme per ridurre l'inquinamento, impedire l'ulteriore deterioramento e migliorare lo stato ambientale degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle aree umide. Il rispetto degli standard stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale consente di mantenere alta la qualità dell'acqua per proteggere gli ecosistemi, la fauna selvatica, la salute, il benessere umano.

In conformità con la disciplina europea e nazionale, AdSPMLO monitora costantemente i potenziali impatti negativi sull'ambiente marino prodotti dalle attività portuali e dalla presenza di scarichi idrici, naturali e non, con l'obiettivo di adottare tempestivamente interventi correttivi.

L'attività di monitoraggio fornisce un quadro complessivo dello stato ecologico e chimico dell'ambiente marino costiero e permette di classificare i corpi idrici per verificarne l'effettivo stato di salute. La qualità dell'acqua è misurata guardando alle caratteristiche fisiche, chimiche, biologiche e organolettiche, come ad esempio temperatura, ossigeno disciolto, salinità, torbidità, e alle sostanze contenute al suo interno come ammoniaca, clorofilla-a, pH, potenziale Red-Ox, coliformi fecali.

Il monitoraggio delle acque è condotto utilizzando stazioni di misura automatica e continua che consentono, a differenza dai tradizionali sistemi di monitoraggio periodico, di sorvegliare in tempo reale lo stato dell'ambiente marino ed intervenire tempestivamente in presenza di eventi di effetto rilevante sullo stato delle acque.

## Genova

Da oltre venti anni sono condotte analisi con continuità, lungo tutto il profilo del porto da Punta Vagno a Voltri. Il monitoraggio avviene attraverso strumenti all'avanguardia (come le sonde multi-parametriche Idronaut Ocean Seven 316 Plus), che operano lungo una rete di 330 punti di rilevazione. Le rivelazioni riguardano diverse sostanze e parametri: NH<sub>4</sub> (Azoto ammoniacale); COF (coliformi fecali); OD (Ossigeno disciolto, in %); T (temperatura in °C); Clorofilla; Salinità; Ph; Red-Ox; Torbidità. I verbali di controllo e pulizia degli specchi acquei e i risultati dei monitoraggi sono pubblicati periodicamente sul sito di AdSPMLLO.

Il monitoraggio avviene durante una giornata per mese, mentre l'attività di campionamento ha cadenza trimestrale e avviene attraverso una sonda multiparametrica, calata a circa un metro di profondità, in 110 punti distribuiti all'interno dell'area portuale. In 20 di questi, scelti in base alla loro collocazione rispetto ai principali apporti di acqua dolce proveniente da terra, sono prelevati anche campioni di acqua sub-superficiale per l'analisi di azoto ammoniacale, coliformi fecali e clorofilla-a, secondo le metodologie standard UNICHIM.

Le aree portuali sottoposte a più intensa attività di controllo sono:

- la Darsena, caratterizzata da uno scarso ricambio idrico e dalla presenza dello scarico del depuratore;
- la Foce del torrente Bisagno, soggetta a rischio sia biologico, sia industriale per la presenza lungo l'asta torrentizia di numerosi insediamenti artigianali e industriali;
- Punta Vagno, area a possibile rischio ambientale di origine biologica a causa della presenza di un impianto di depurazione degli scarichi civili cittadini;
- la Foce del fiume Polcevera, che presenta notevoli problematiche ambientali, sia per gli apporti alluvionali, sia per la presenza, in prossimità della foce, dello scarico del depuratore della Valpolcevera;
- la Foce del torrente Chiaravagna, che si immette all'interno del bacino del Porto Petroli, caratterizzato da bassi fondali e semichiuso, e dunque non in grado di sviluppare meccanismi di autodepurazione biologica né di diluizione.

I monitoraggi evidenziano come la qualità delle acque del porto di Genova sia condizionata da fenomeni meteorologici, come le precipitazioni, la temperatura atmosferica e l'intensità e direzione del vento, che influenzano direttamente l'idrodinamica dell'area portuale.

Dal 2002 ad oggi i risultati del monitoraggio delle acque non hanno evidenziato significative variazioni e le zone critiche sono quelle interessate da apporti di acqua dolce e scarichi antropici. In particolare, la zona compresa tra la foce del Bisagno e la Foce del Polcevera e le zone in corrispondenza dello scarico dei depuratori (Darsena e Punta Vagno), mostrano parametri di contaminazione antropica alterati.

I monitoraggi hanno confermato le criticità nelle zone adiacenti le foci dei torrenti a causa degli scarichi urbani.

Bacino Bisagno - Polcevera	2017	2018	2019	2020
Temperatura media (C°)	13,48	12,78	13,18	13,69
Salinità (PSU) <sup>1</sup>	37.471,00	37.522,00	37.274,00	36.179,50
Ossigeno disciolto (%) <sup>2</sup>	75,00	80,00	85,00	83,75
Azoto ammoniacale (mg/l)	1,03	1,39	0,60	0,45
Coliformi fecali (MPN3/100ml)	24.431,00	85.180,00	28.667,00	27.664,00
Clorofilla a (µg/l)	0,29	0,28	0,14	0,26
PH	8,10	8,10	8,30	8,20
Red-Ox (mV)	320,21	455,00	351,91	386,71
Torbidità (NTU)	0,92	1,41	2,17	0,70

Bacino di Pra'-Voltri	2017	2018	2019	2020
Temperatura media (C°)	13,75	12,94	13,37	13,98
Salinità (PSU) <sup>1</sup>	37.674,00	37.416,00	37.653,00	35.805,00
Ossigeno disciolto (%) <sup>2</sup>	87,50	85,00	92,50	92,50
Azoto ammoniacale (mg/l)	-	-	-	0,25
Coliformi fecali (MPN3/100ml)	8.692,00	2.534,00	25.785,00	743,50
Clorofilla a (µg/l)	0,68	0,46	0,58	0,38
PH	8,10	8,10	8,30	8,20
Red-Ox (mV)	332,79	460,38	389,77	405,12
Torbidità (NTU)	1,18	1,29	2,03	0,63

Tab. 5.8 - Rilevazioni parametri chimico fisici delle acque – Bacini portuali genovesi periodo 2017-2020

Bacino Bisagno Polcevera	Temperatura [C°]	Salinità [PSU]	Ossigeno disciolto [%]	PH	Red-Ox [mV]	Torbidità [NTU]	Col. fecali [UFC 100 ml]	Ammoniacale [mg/l]	Clorofilla [µg/L]
Marzo	13,56	37,45	86,25	8,04	418,83	1,37	<2876	<0,12	0,79
Giugno	24,32	37,55	89,40	8,00	494,08	3,46	>1100	<0,22	1,79
Settembre	24,05	37,98	88,30	7,94	449,61	6,74	1430,1	<0,09	0,60
Dicembre	14,30	37,29	76,75	7,99	452,07	2,60	3624,40	<0,11	0,48
<b>Media</b>	<b>19,06</b>	<b>37,57</b>	<b>85,18</b>	<b>7,99</b>	<b>453,65</b>	<b>3,54</b>	-	<b>&lt;0,09</b>	<b>0,91</b>

Bacino Pra' Voltri	Temperatura [C°]	Salinità [PSU]	Ossigeno disciolto [%]	PH	Red-Ox [mV]	Torbidità [NTU]	Col.fecali [UFC 100 ml]	Ammoniaca [mg/l]	Clorofilla [µg/L]
Marzo	14,09	36,53	91,13	8,09	420,23	1,22	<33	<0,05	1,18
Giugno	24,91	37,46	91,26	8,02	492,52	1,03	<623	<0,10	1,62
Settembre	24,10	38,06	95,32	7,99	477,70	4,43	<13	<0,05	1,29
Dicembre	14,45	37,36	87,84	8,11	465,43	1,12	<738	<0,06	0,69
<b>Media</b>	<b>19,39</b>	<b>37,35</b>	<b>91,39</b>	<b>8,05</b>	<b>463,97</b>	<b>1,95</b>	-	<b>&lt;0,05</b>	<b>1,20</b>

Tab. 5.9 - Rilevazioni parametri chimico fisici delle acque – Bacini portuali genovesi per trimestre 2021



## Savona e Vado

I monitoraggi sui porti di Savona e Vado vengono effettuati da Arpal e sono disponibili sulla banca dati di Regione Liguria <http://www.banchedati.ambienteinliguria.it/>

Il monitoraggio viene effettuato con l'ausilio di una sonda multi-parametrica che campiona in verticale sulla colonna d'acqua in corrispondenza di tre punti di rilevamento in prossimità del bacino portuale di Savona (ALB 1, ALB2 e ALB3) e tre nella rada di Vado Ligure (VAD1, VAD2 e VAD3).

Le tabelle seguenti riportano i risultati medi annuali delle rilevazioni. Sono omessi i dati relativi alla stazione di VAD1 in quanto fortemente influenzati dalla presenza di acque dolci apportate dal torrente Quiliano.

Nelle zone adiacenti i bacini portuali di Savona e Vado, Arpal effettua monitoraggi delle acque marine con sonda multi parametrica.

	ALB1					ALB2					ALB3				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Clorofilla [µg/l]	0,23	0,28	0,25	0,43	0,22	0,35	0,34	0,33	0,34	0,29	0,35	0,42	0,48	0,36	0,32
Ossigeno disciolto [%]	100,6	97,2	97,8	93,6	n.d.	102,7	98,5	98,2	93,5	n.d.	104,1	103,7	100,7	95,3	n.d.
PH	8,11	8,22	8,16	8,04	8,05	8,12	8,22	8,15	8,02	8,04	8,13	8,22	8,17	8,04	8,05
Salinità [PSU]	37,96	37,2	37,7	37,6	37,9	38,15	37,2	37,7	37,8	37,9	38,03	37,32	37,84	37,8	38,0
Temp. [C°]	18,76	19,2	18,2	21,2	18,2	18,0	18,6	18,0	20,8	17,9	15,91	17,10	17,05	18,6	16,9
Torbidità	0,94	0,78	1,20	1,14	1,28	0,74	0,60	0,99	0,82	1,05	0,69	0,53	0,94	0,64	0,99
Azoto amm. [µmoli/l]	0,42	0,59	0,63	0,31	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,66	0,26	0,64	0	n.d.

	VAD2					VAD3				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Clorofilla [µg/l]	0,23	0,28	0,25	0,43	0,22	0,35	0,34	0,33	0,34	0,29
Ossigeno disciolto [%]	100,6	97,2	97,8	93,6	n.d.	102,7	98,5	98,2	93,5	n.d.
PH	8,11	8,22	8,16	8,04	8,05	8,12	8,22	8,15	8,02	8,04
Salinità [PSU]	37,96	37,2	37,7	37,6	37,9	38,15	37,2	37,7	37,8	37,9
Temp. [C°]	18,76	19,2	18,2	21,2	18,2	18,0	18,6	18,0	20,8	17,9
Torbidità	0,94	0,78	1,20	1,14	1,28	0,74	0,60	0,99	0,82	1,05
Azoto amm. [µmoli/l]	0,42	0,59	0,63	0,31	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Tab. 5.10 - Rilevazioni parametri chimico fisici delle acque - Bacini portuali di Savona e Vado Ligure 2017-2021 (fonte ARPAL)

I risultati dei monitoraggi evidenziano le seguenti tendenze:

- il trend di concentrazione dell'ossigeno disciolto (indicatore fondamentale dello stato trofico degli ecosistemi marini) è più elevato nel periodo tra autunno e primavera e più basso in quello estivo.
- La temperatura mostra il caratteristico andamento sinusoidale stagionale, con valori minimi raggiunti nei mesi invernali, crescenti in primavera, massimi nel periodo estivo e decrescenti in autunno. L'andamento si mantiene pressoché stabile ad elevate profondità. Nella campagna di misure del 2021, sono stati rilevati un minimo di temperatura di 13,34 °C nel mese di gennaio e un massimo di 26,38 °C nel mese di luglio, entrambi nella stazione VAD2.

- Le oscillazioni stagionali di salinità sono riconducibili a eventi naturali quali precipitazioni, apporto di acque dolci continentali, evaporazione e a fenomeni idrodinamici in grado di esercitare un'azione di rimescolamento o stratificazione delle masse d'acqua. Non si evidenzia variazione con la profondità. Nella campagna di misure del 2021, i valori di salinità presentano un'escursione compresa tra un minimo di 36,99 PSU (ALB2 maggio) ed un massimo di 38,31 PSU misurato nelle stazioni VAD2 e VAD3 a settembre.
- La torbidità delle acque varia in base a diversi fattori, tra i quali ad esempio gli apporti fluviali dei rivi che sfociano lungo il litorale e i fattori meteo-climatici. La torbidità si riduce sostanzialmente con la profondità. I valori di torbidità minimi rilevati sono pari a 0,10 in ALB2, ALB3 e VAD3 a gennaio, mentre il massimo è pari a 2,83 in ALB2 a maggio.

---

Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione: Disclosure 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione, Disclosure 302-2 Energia consumata al di fuori dell'organizzazione, Disclosure 302-3 Intensità energetica, Disclosure 302-4 Riduzione del consumo di energia, Disclosure 302-5 Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi, Disclosure 303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa, Disclosure 303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua, Disclosure 303-3 Prelievo idrico, Disclosure 303-4 Scarico di acqua, Disclosure 303-5 Consumo di acqua, Disclosure 305-1 Emissioni dirette di GHG (gas a effetto serra), Disclosure 305-2 Emissioni dirette di GHG da consumi energetici, Disclosure 305-3 Altre emissioni indirette di GHG, Disclosure 305-4 Intensità delle emissioni di GHG, Disclosure 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG, Disclosure 305-6 Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances"), Disclosure 305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative, Disclosure 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti, Disclosure 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti, Disclosure 306-3 Rifiuti prodotti, Disclosure 306-4 Rifiuti non destinati a smaltimento, Disclosure 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento.



06.

## 6. Sostenibilità sociale

Il sistema portuale vive e opera in stretta relazione con il territorio che lo ospita e lo circonda: al suo interno, ogni giorno, si realizzano attività che spesso coinvolgono i contesti circostanti e le comunità locali.

Nell'ambito della rendicontazione di sostenibilità, la sezione sulla dimensione sociale fa, dunque, riferimento alle relazioni tra Autorità di Sistema Portuale, i porti di Genova e Savona, il territorio circostante e le comunità locali, e alle modalità con cui l'AdSP gestisce quotidianamente gli effetti e impatti che da queste derivano.

Migliorare l'integrazione delle realtà portuali con l'ambiente circostante rappresenta un obiettivo chiave. Per questo AdSPMLO si impegna per creare relazioni costruttive con le comunità locali, attraverso la diffusione di informazioni sempre aggiornate su tutto quanto accade in porto, l'organizzazione di eventi ed iniziative aperte al pubblico, l'avvicinamento dei ragazzi al mondo del porto e della logistica tramite visite, presentazioni e lezioni mirate.

Nell'ambito della sostenibilità sociale si riflette anche l'impegno di AdSPMLO per la tutela dei lavoratori del porto, in particolare per quanto riguarda gli aspetti relativi a salute e sicurezza sul luogo di lavoro.

Migliorare l'integrazione dei porti con il territorio e rafforzare le relazioni con la collettività è un obiettivo chiave di AdSPMLO.

### 6.1. Comunicazione istituzionale

La stretta vicinanza tra i bacini portuali e il tessuto cittadino, la coesistenza di attività di natura profondamente diversa - industriale, logistica, urbana, turistica - le peculiarità ambientali del territorio, allo stesso tempo uniche e fragili, la necessità di rafforzare la competitività del porto nelle supply chain globali e di favorirne la transizione ecologica tramite un vasto programma di investimenti in nuove opere e nuove tecnologie: tutto questo rende necessario rafforzare il dialogo con il territorio che ospita gli scali, fornendo informazioni tempestive, illustrando obiettivi e strategie, aumentando la capacità di ascolto per recepire osservazioni e istanze.

La comunicazione istituzionale ha dunque un ruolo sempre più centrale, per costruire un efficace sistema di dialogo e scambio con le comunità locali.

D'altra parte, la stessa normativa che ha riformato l'assetto delle Autorità Portuali italiane (D.L. 196/2016) riconosce esplicitamente l'importanza strategica della comunicazione e promozione delle attività portuali, inserendola tra le funzioni istituzionali delle Autorità di Sistema.

La comunicazione è uno strumento fondamentale per rafforzare il dialogo con gli stakeholder, far conoscere il porto, le sue attività e i programmi di sviluppo e recepire osservazioni e istanze.

Sin dall'avvio del processo di integrazione gestionale ed amministrativa dei porti di Genova e Savona, le attività di comunicazione istituzionale si sono rivelate cruciali, in particolare, per veicolare la nuova identità dell'Ente agli stakeholder nazionali ed internazionali.

Un passo fondamentale per rendere riconoscibile il sistema e facilitarne la promozione a livello nazionale ed estero è stato compiuto con l'adozione del brand "Ports of Genoa", che riunisce tutti gli scali del sistema sotto il nome del porto genovese, riconosciuto a livello mondiale per il suo ruolo centrale nei network dello shipping e per la sua lunga tradizione marinara.

Il brand Ports of Genoa è stato scelto per facilitare l'identificazione del sistema portuale a livello internazionale.



AdSPMLO è sempre più presente sui canali di comunicazione digitale, che hanno consentito di mantenere un filo diretto con gli stakeholder anche durante la crisi pandemica.

Successivamente, gli eventi catastrofici che hanno coinvolto le città e i porti di Genova e Savona nel 2018 (crollo del ponte Morandi, incendio della sede di Savona e mareggiate distruttive) e poi la pandemia da Covid-19 hanno richiesto ad AdSP un notevole sforzo di comunicazione per contribuire alla gestione delle emergenze.

### 6.1.1. Comunicazione dei programmi di intervento

AdSPMLO dedica particolare attenzione all'informazione circa l'avanzamento degli interventi del Programma Straordinario, che hanno un profondo impatto sul porto e la città.

Il "Decreto Genova" ha attribuito ad AdSPMLO la responsabilità di attuare un vasto piano di interventi per il rilancio dei porti di Genova e dare sostegno alle imprese della filiera logistico portuale, colpite dalla crisi infrastrutturale seguita al crollo del ponte Morandi. Il piano di attuazione prevede scadenze serrate e AdSPMLO si impegna a rendere conto a tutti gli stakeholder pubblici e privati dell'avanzamento delle attività, amministrativa e di cantiere, mediante uno specifico piano di comunicazione che utilizza diversi strumenti, sia digitali che tradizionali.

Per quanto riguarda il progetto della costruzione della nuova Diga Foranea del Porto di Genova, elemento centrale del Programma Straordinario degli Interventi, nell'ambito dell'elaborazione del progetto di Fattibilità Tecnico Economica ad inizio 2021, si è svolto il Dibattito Pubblico che ha coinvolto tutti gli stakeholder interessati.



### Iniziative di comunicazione dei Programmi di intervento

**www.portsofgenoa.com:** sezione “Programma straordinario degli interventi”, costantemente aggiornata con le notizie e gli atti più rilevanti in italiano e in inglese.

**#PortoStraordinario:** campagna di video documentazione degli interventi del Programma Straordinario e del Programma Ordinario.

**Eventi in presenza/streaming:** presso Terrazza Colombo (tra agosto e dicembre 2020) per informare circa lo stato di attuazione degli interventi del Programma Straordinario e valorizzarne le ricadute sul contesto territoriale cittadino.

**La ripresa del Porto di Genova 2 anni dopo il crollo del ponte:** volume in edizione italiana ed inglese descrittivo degli interventi del Programma Straordinario e delle modalità attuative.

### Focus: il dibattito pubblico per la nuova diga del Porto di Genova

Il Dibattito Pubblico (ai sensi del DPCM n. 76 del 2018) ha avuto come obiettivo la presentazione e il confronto con tutti gli stakeholders in merito alle alternative progettuali individuate durante l'elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della nuova Diga Foranea, conclusosi nel novembre 2020.

- Le fasi del dibattito si sono sviluppate attraverso 12 incontri nel mese di gennaio 2021, aprendo alla cittadinanza il confronto sul progetto nella sua complessità, inclusi i molteplici aspetti tecnici, territoriali ed economici.
- Tutti gli stakeholder sono stati invitati a partecipare attivamente al dibattito pubblico sottoponendo le proprie domande, con la possibilità di partecipare agli incontri in presenza, online in diretta streaming e in diretta tv su Primocanale.
- Gli aspetti legati alla sicurezza delle alternative progettuali sono stati approfonditi con il contributo della Capitaneria di Porto e del Corpo Piloti, nonché di ormeggiatori e rimorchiatori. La dimensione economica è stata approfondita tramite l'Analisi Costi Benefici, che ha evidenziato le ricadute in termini di occupazione e investimenti.
- Le osservazioni, i verbali e i quaderni relativi agli incontri sono stati raccolti e resi disponibili nella specifica sezione del sito del Commissario Straordinario per l'opera. Il dibattito pubblico ha fornito importanti input per l'iter approvativo, anticipandone alcune criticità e favorendo la riduzione dei tempi di approvazione.

## 6.1.2. Comunicazione per l'emergenza Covid-19

Il deflagrare della pandemia di Covid-19 a inizio 2020 ha reso necessario fornire agli stakeholder un costante aggiornamento sulla situazione operativa del porto e sulle vigenti restrizioni sanitarie, ristrutturando il Piano di Comunicazione verso il massimo utilizzo delle leve digitali e virtuali, per assicurare l'adeguata portata ed efficacia dei messaggi.

### Iniziative di comunicazione AdSPMLO per l'emergenza COVID-19

**www.portsofgenoa.com:** creata la sezione "Aggiornamenti e notizie Coronavirus"

**COVID-19 Update:** bollettino bisettimanale (28 uscite), pubblicato a partire dal 30 marzo 2020, avente ad oggetto l'impatto dell'emergenza COVID-19 sul sistema portuale di Genova e Savona e le misure messe in atto per contrastare la crisi.

**#POGnews:** clip video realizzati dal personale AdSP con interviste e contributi su argomenti di attualità per la shipping community. Il progetto pilota, interrotto dall'emergenza Covid-19, è stato propedeutico all'impostazione di una nuova modalità di comunicare che privilegia i contenuti video sia nei rapporti con i media che nella promozione degli interventi infrastrutturali.

**#WeArePortsofGenoa:** 21 video-interviste a protagonisti della shipping community, testimonianza diretta del lavoro portuale gestito durante le situazioni avverse. Tutti i video sono stati pubblicati sul sito ufficiale e sui canali social di AdSPMLO.

**Newsletter settimanale** in italiano e in inglese con le principali notizie riguardanti i Ports of Genoa (oltre 5.000 iscritti).

### L'informazione emergenziale COVID-19 da parte dell'Ufficio Territoriale di Genova

L'Ufficio Territoriale di Genova di AdSPMLO ha provveduto direttamente alla diffusione di regolamenti e disposizioni valide per il cluster, mediante la predisposizione di mailing list rivolte alla comunità degli operatori, ai membri dei comitati Igiene e sicurezza portuale, alle rappresentanze datoriali e sindacali.

In questo modo si è creato un canale informativo codificato ed istituzionale per orientare operatori e lavoratori del settore verso azioni e comportamenti efficaci ed univoci, spesso in assenza di una cornice normativa di riferimento per la portualità.

Per definire la strategia di azione e prevenzione emergenziale Covid-19 sono stati costantemente raccolti, esaminati ed interpretati i provvedimenti e le iniziative normative di derivazione nazionale o regionale sul tema, realizzando un archivio organizzato e accessibile anche agli operatori e alle categorie interessate.

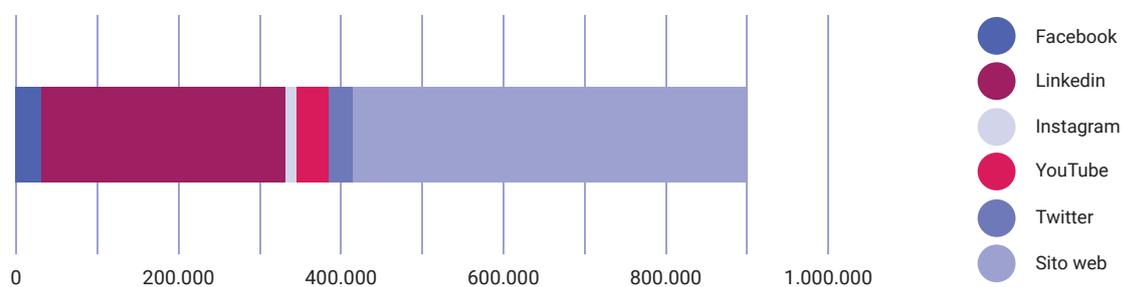


### 6.1.3. Social Media

A partire dal 2020, sono stati sperimentati nuovi mezzi e modalità di comunicazione, potenziando l'utilizzo dei social media. In particolare, è stato aperto il canale Telegram “Ports of Genoa 4 media” dedicato agli organi di stampa e si è incrementata la presenza su LinkedIn, Instagram e YouTube.

Nel 2021 il sito istituzionale [www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com) ha registrato un incremento di visite pari al 28,7% con un numero di visualizzazioni dei contenuti di 483.741 contro i 375.908 dell'anno precedente. Anche i canali social hanno registrato un forte sviluppo, raggiungendo 415.000 utenti, una performance molto vicina a quella del sito istituzionale. AdSPMLO, attraverso i propri canali digitali, nel 2021 ha raggiunto quasi 900.000 persone.

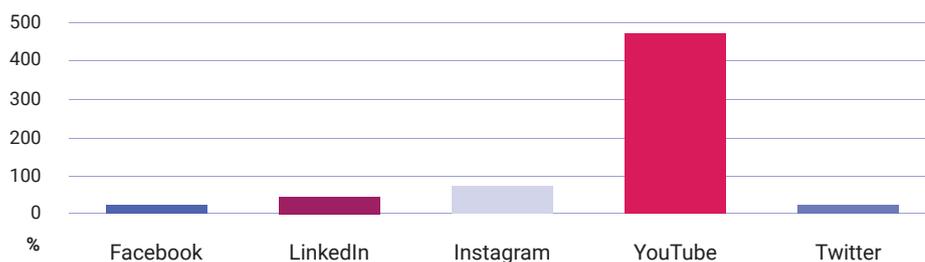
La community digitale dei Ports of Genoa si allarga sempre più  
 +29% visite al sito  
 900.000 contatti digitali  
 13.000+ iscritti ai canali social



Graf. 6.1 - Visualizzazioni dei canali social dei Ports of Genoa nel 2021

A livello nazionale i Ports of Genoa risultano l'unica Autorità di Sistema Portuale presente su tutti i canali social nonché il porto con il più alto numero totale di follower: 13.023.

La performance dei social nel primo trimestre del 2022 ha registrato una crescita su tutte le piattaforme. I risultati migliori sono arrivati dai canali che parlano per immagini: Youtube +29% iscrizioni e +468% persone raggiunte rispetto al trimestre precedente; Instagram +17% follower e +61% persone raggiunte. Le altre piattaforme: LinkedIn +8% follower e +36% persone raggiunte; Twitter +11% follower e +6% persone raggiunte; Facebook +2% follower e +8% persone raggiunte.



Graf. 6.2 - Incremento delle visualizzazioni per canale social nel 2021

#### 6.1.4 Collaborazioni con testate specializzate ed emittenti locali

A completamento del Piano di Comunicazione sono state attivate collaborazioni con testate specializzate ed emittenti locali per approfondire aspetti specifici dell'attività di AdSP, come l'aggiornamento sullo stato dell'arte dei lavori in corso nei quattro bacini portuali, la gestione ambientale, la digitalizzazione ecc.

## 6.2. Attività di promozione

La promozione delle attività portuali rientra fra le finalità proprie che la legge attribuisce ad AdSPMLO, che svolge un ruolo di coordinamento istituzionale rispetto al cluster dei Ports of Genoa, con l'obiettivo di promuovere l'offerta di servizi dei quattro porti come un unicum, allo scopo di rafforzare le proposte commerciali dei singoli operatori e di valorizzare le opportunità offerte dalla comunità portuale.



### 6.2.1. Fiere ed eventi

Il programma delle attività di promozione viene definito annualmente sulla base del confronto fra AdSP, associazioni, istituzioni ed operatori della Comunità Portuale, che compartecipano alle azioni, in termini di presenza e di risorse economiche, in funzione dei rispettivi interessi e disponibilità.

Il percorso, avviato con la costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale, si è progressivamente sviluppato con successo attraverso la partecipazione a diverse iniziative di rilievo, tra le quali, la fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera e la missione nella Cina del Sud nel 2019. In seguito alla pandemia di Covid-19, l'attività in presenza si è dovuta sospendere ed è ripresa solo nel corso del 2022.

Nel periodo sono state sperimentate nuove modalità promozionali digitali, partecipando a eventi organizzati da terzi oppure sviluppando iniziative autonome.

Tra le azioni di promozione a livello internazionale e nazionale rientrano anche gli accordi tra realtà portuali o commerciali intesi ad affrontare in maniera congiunta tematiche rilevanti per lo sviluppo dei rispettivi contesti.

Anche l'azione di promozione dei Ports of Genoa ha dovuto trovare soluzioni virtuali, con la partecipazione e l'organizzazione di eventi digitali.

In quest'ottica è stato siglato il 12 ottobre 2021 il Sister Agreement tra il Port of Miami e i Ports of Genoa che rinsalda la collaborazione fra le due realtà portuali rispetto a temi chiave quali sostenibilità, energia pulita e sicurezza.

#### Attività di promozione digitale promosse da AdSPMLO nel 2021

<b>20 marzo</b>	<b>Webinar "Le ripercussioni del blocco del Canale di Suez sul sistema portuale ligure"</b>	Seminario organizzato da AdSPMLO con i rappresentanti del cluster del Mar Ligure Occidentale per inquadrare le ripercussioni sul sistema portuale ligure dell'incidente che ha coinvolto la portacontainer Ever Given nel canale di Suez.
<b>30 marzo / 20 aprile</b>	<b>Webinar "EASYLOG"</b>	Rassegna di 10 webinar, organizzata da CCAA Riviera di Liguria con il supporto di AdSPMLO, per individuare elementi di innovazione tecnologica utili allo sviluppo dei sistemi di trasporto multimodali e alla migliore connessione dei nodi alle reti TEN-T.
<b>21 giugno</b>	<b>Evento "Vamp Up Virtual Visit"</b>	Evento di chiusura del progetto CEF Vamp Up, attuato da AdSP e Interporto VIO con l'obiettivo di potenziare la connessione multimodale fra il porto di Vado Ligure e la rete di trasporto. Webinar di presentazione delle attività svolte ai funzionari della Commissione Europea e visita "digitale" alle opere realizzate.
<b>23-29 giugno</b>	<b>Evento "Demo Day - GNL FACILE"</b>	Evento di chiusura del progetto interreg GNL FACILE, con dimostrazione pratica di rifornimento di Gas Naturale Liquefatto tramite l'impianto mobile realizzato grazie al progetto.
<b>6 luglio</b>	<b>Forum "Liguria 2030"</b>	Quinta edizione del forum realizzato da The European House - Ambrosetti in collaborazione con Regione Liguria e con il supporto dei Ports of Genoa per la discussione delle opportunità di sviluppo della Liguria.

### 6.2.2. Relazioni con il tessuto produttivo dell'hinterland

Uno studio di mercato realizzato da AdSPMLO ha approfondito le relazioni dei Ports of Genoa con il tessuto produttivo del Nord Italia, evidenziando come molte imprese perdano competitività per la scarsa conoscenza delle soluzioni di trasporto e logistica.

Nell'ambito delle attività di marketing è stato realizzato uno studio (condotto da SRM) per analizzare la relazione tra l'industria del nord Italia e i Ports of Genoa, esaminandone le interconnessioni produttive, commerciali, modali e di business. Il core dell'analisi è una survey rivolta a un campione di 500 imprese manifatturiere di Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto. Lo studio ha confermato la scarsa propensione da parte delle aziende di farsi carico di scelte e responsabilità rispetto alla fase di logistica e trasporto post-vendita.

In particolare, la maggior parte delle aziende predilige la vendita franco-fabbrica allo scopo di mantenere bassi i prezzi di vendita, evitando di assumersi i rischi delle operazioni logistiche e doganali, ma anche per l'impossibilità di farsi carico della gestione del trasporto a causa della ridotta struttura aziendale.

Prendendo spunto anche dalle indicazioni dello studio, è stata stipulata una convenzione tra AdSP e Camera di Commercio di Genova (Decreto AdSPMLO n.1434 del 21.12.2020), per l'attivazione di un presidio "sistematico" del mercato del nord Italia a partire dal 2021, con l'obiettivo di progettare un'azione di rilancio e sviluppo del sistema portuale di Genova e Savona, attraverso la costruzione di nuovi canali commerciali nell'hinterland e la promozione di proposte di servizio per l'import/export con Paesi d'oltremare.

In particolare, nel corso del 2021 è stato realizzato un ciclo di webinar per sostenere le PMI esportatrici nel percorso di internazionalizzazione e favorirne l'orientamento alla logistica. I webinar sono stati progettati direttamente dall'Ufficio Marketing di AdSP e realizzati con il supporto operativo e divulgativo di Camera di Commercio e Industria di Genova, attraverso la partecipata Promos Italia S.p.A., e l'assistenza tecnica e professionale del Centro Internazionale Studi sul Container (C.I.S.CO), impresa sociale partecipata da AdSPMLO e CCIAA di Genova.

In totale, si sono tenuti 10 seminari manageriali di carattere orientativo e tecnico, con la seguente articolazione:

Per sostenere le PMI sui mercati internazionali e promuovere l'approccio alla logistica, AdSPMLO ha lanciato una campagna di webinar informativi.

700+ partecipanti

#### Attività seminariali promosse da AdSPMLO nel 2021

25 febbraio	"Il miglio mancante" - Seminario di orientamento	91 imprese iscritte
17 marzo	"Il miglio mancante" - Seminario di orientamento	115 imprese iscritte
15 aprile	"Termini di resa delle merci e logistica innovativa per le imprese italiane"	67 imprese iscritte
8 giugno	"Le opportunità del trasporto intermodale per le imprese esportatrici"	43 imprese iscritte
1 luglio	"Le procedure di esportazione"	40 imprese iscritte
7 luglio	"Logistica per imprese esportatrici: organizzare il trasporto sino al porto di imbarco"	41 imprese iscritte
6 settembre	"Mercato internazionale ed assicurazioni merci"	41 imprese iscritte
4 ottobre	"Applicazione del nuovo Codice CTU"	193 imprese iscritte
22 ottobre	"Tecnologie digitali e spedizioni marittime"	33 imprese iscritte
15 novembre	"I pagamenti internazionali delle merci"	48 imprese iscritte



### 6.3. Relazioni con il pubblico

L'Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP) di AdSP fornisce informazioni riguardo i servizi, le strutture, i compiti e il funzionamento dell'Ente, le iniziative concernenti la relazione porto-città e delle manifestazioni e gli eventi culturali promossi, organizzati e/o patrocinati. Tra le funzioni dell'Ufficio rientra, inoltre, il progetto di valorizzazione di Palazzo San Giorgio (sede di AdSPMLO) nonché la gestione dei suoi spazi sia per eventi interni che per richieste di terzi.

L'URP oggi riceve a Genova presso la sede di Palazzo San Giorgio, ma è attivo anche a Savona con un presidio all'interno dell'ufficio IAT situato nei pressi del terminal crociere (struttura operativa grazie ad un protocollo di intesa triennale tra AdSP, Costa Crociere e Comune di Savona e principalmente dedicata all'accoglienza dei crocieristi).

Attualmente il servizio di relazioni con il pubblico viene erogato in presenza su appuntamento, oppure a distanza via e-mail, telefono e web. L'URP gestisce inoltre una sezione sul sito di AdSP, per fornire risposte a domande frequenti e raccogliere altre richieste più specifiche tramite form.

Negli ultimi anni si è registrato un continuo aumento dei contatti: nel 2021 l'URP ha ricevuto 2.000 richieste telefoniche e più di 930 via e-mail, nella maggior parte evase con successo.

Le richieste riguardano temi differenziati, quali: sale di Palazzo San Giorgio, opportunità di lavoro, demanio, archivio storico, corso sulla storia di Palazzo San Giorgio, realizzazione foto/video in porto, informazioni su spedizioni merci, storia dell'emigrazione dal porto di Genova, protocolli di sicurezza anticontagio Covid-19 per gli operatori del traffico passeggeri, informazioni su patrocinii e contributi, visite Palazzo San Giorgio, permessi di accesso al porto, ricerche per tesi di laurea, gare e acquisti, safety portuale, rapporti città – porto, dibattito pubblico sulla Diga Foranea.

L'Ufficio Relazioni con il Pubblico di AdSPMLO risponde alle domande di utenti e stakeholder sul funzionamento dell'ente e le sue procedure, promuove iniziative culturali e cura la valorizzazione di Palazzo S. Giorgio.

Nel 2021:

2000+ quesiti via telefono

930+ quesiti via e-mail

Tempo medio di risposta entro 48 ore

## 6.4. Il rapporto con la comunità locale

Avvicinare il porto alla città significa anche promuovere e sostenere iniziative che favoriscano la reciproca conoscenza e la maturazione nei cittadini di un senso di identità ed appartenenza ad una città portuale.

Il contributo dell'AdSPMLO al benessere della comunità si declina in iniziative di diversa natura, tra le quali, l'organizzazione e la promozione di eventi ed attività culturali tramite il coinvolgimento delle scuole e dei centri di ricerca e le attività per l'inclusione sociale.

AdSPMLO sostiene iniziative culturali per diffondere la conoscenza del porto e della sua storia e per sviluppare l'identità della città portuale, tramite la concessione di contributi economici e patrocini.

Nel 2021:

24 progetti finanziati

70.000 euro erogati

### 6.4.1. Contributi e patrocini

AdSPMLO può concedere contributi a soggetti terzi per iniziative volte alla valorizzazione del porto e della sua storia, della cultura e della formazione legata ai trasporti marittimi, dei beni presenti in ambito portuale, alla promozione dei traffici di merci e passeggeri e degli altri settori della blue economy. L'Autorità Portuale può, inoltre, decidere di sostenere altre iniziative in ragione dell'importanza e della rilevanza sotto l'aspetto culturale, sociale o economico.

La richiesta di contributi e patrocini è disciplinata da un Regolamento, redatto ai sensi dell'art. 12 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i., che prescrive i termini di presentazione delle istanze, la cui istruttoria è curata dall'URP. Il Regolamento, è pubblicato nella sezione Amministrazione Trasparente del sito dell'Ente.

Le procedure ordinarie si applicano alla concessione di contributi di ammontare non superiore a 20mila euro per richiesta. Per gli interventi di maggiore complessità o di importo superiore o per altre motivate ragioni di pubblico interesse, la concessione del contributo, previo parere del Comitato Portuale, è subordinata alla stipula di specifiche convenzioni.

2020	2021
Budget annuale per il finanziamento: <b>35.000 euro / semestre</b>	Budget annuale per il finanziamento: <b>35.000 euro / semestre</b>
Progetti presentati (I semestre): <b>11</b> Progetti presentati (II semestre): <b>3</b>	Progetti presentati (I semestre): <b>12</b> Progetti presentati (II semestre): <b>12</b>
Progetti che hanno avuto accesso al finanziamento: <b>10</b>	Progetti che hanno avuto accesso al finanziamento: <b>24</b>

Tab. 6.1 Proposte di iniziative e contributi concessi 2020-2021

I progetti sostenuti da AdSP riguardano svariati temi: formazione, cultura, visite guidate, assistenza ai marittimi e ai lavoratori del porto, musica e ambiente.

Di seguito si riassumono le principali iniziative sostenute da AdSPMLO nel 2021:

### **Didattica e formazione**

- Progetti Ragazzi in Azienda e Fabbriche Aperte: iniziative rivolte all'orientamento e alla formazione, per avvicinare i giovani alla portualità e alle sue industrie.

### **Inclusività sociale**

- Due giornate (20 e 21 maggio 2021) organizzate dai Ports of Genoa, in collaborazione con la Capitaneria di Porto, in occasione dello European Maritime Day (EMD), per sensibilizzare i bambini ai mari e alla loro importanza. L'iniziativa ha coinvolto i piccoli pazienti in cura presso i reparti di pediatria dell'Istituto Gaslini di Genova e San Paolo di Savona.
- Sostegno alla società "Stella Maris" che svolge attività a supporto dei marittimi imbarcati che scalano il porto di Genova. Nel 2020 con i suoi volontari l'associazione ha visitato 1.292 navi (846 navi a Genova, 312 VTE, 134 Multedo) con 27.871 marittimi imbarcati e contattati.
- Supporto alla "Fondazione Armo" che aiuta le famiglie dei lavoratori del porto in situazioni di difficoltà.

### **Istruzione e cultura**

- Sostegno al progetto dell'Open Air Museum della Lanterna (inaugurato il 1° ottobre 2021) per la realizzazione di un percorso didattico lungo la passeggiata della Lanterna, monumento simbolo della città.

### **Comunità locale**

- Contributo all'Associazione culturale Gezmatatz per l'organizzazione annuale del festival jazz presso il Porto Antico di Genova.
- Italian Port Days (25 settembre-10 ottobre 2021), programma di eventi per presentare le attività realizzate dai Ports of Genoa in tema di Sostenibilità, visite guidate gratuite, visite in battello e presentazioni.

## **6.4.2. Attività con gli Istituti scolastici**

AdSPMLO collabora con scuole e università per avvicinare i ragazzi al mondo del porto e della logistica, tramite presentazioni, visite guidate e progetti formativi.

AdSPMLO collabora con il sistema scolastico per diffondere la conoscenza delle attività logistico-portuali, illustrarne le principali tendenze e rendere consapevoli i giovani rispetto al ruolo, non soltanto economico, svolto dai porti sul territorio.

Le limitazioni dovute all'emergenza epidemiologica hanno comportato la progettazione di eventi da remoto che potessero rispondere al meglio alle esigenze delle scuole.



Nel 2020 sono state raccolte le adesioni di 6 istituti di istruzione secondaria di II grado e di 1 istituto di istruzione secondaria di I grado. Nel complesso, sono state coinvolte un totale di 30 classi e 590 alunni.

Le iniziative hanno riguardato l'approfondimento di tematiche selezionate di concerto con i destinatari quali la sostenibilità ambientale e l'impatto economico dell'emergenza da Covid-19 sul sistema portuale.

Nel 2021 AdSPMLO ha ospitato alcuni progetti Alternanza scuola-lavoro, attivando una collaborazione con 3 istituti di istruzione superiore: il Liceo Orazio Grassi (SV), l'I.I.S.S. E. Montale - Nuovo IPC (GE) e il Liceo Pertini (GE).

Nell'autunno 2021 si sono svolti alcuni incontri presso l'Istituto Nautico "Leon Pancaldo" e l'I.I.S.S. Boselli (SV), per approfondire le nuove pratiche dello shipping per il rispetto dell'ambiente.

Rispetto al sistema universitario, nel 2020 e nel 2021 si sono tenute lezioni agli studenti del corso in Economia e Management Marittimo Portuale di UNIGE riguardo la sostenibilità in ambito portuale.

Sono state anche avviate le prime collaborazioni con scuole della Svizzera, grazie al coinvolgimento delle istituzioni governative elvetiche in Italia. Le prime lezioni "a distanza", rivolte agli studenti dell'ultimo anno dell'istituto tecnico Bellinzona (Canton Ticino), si sono svolte tra aprile e maggio 2021, riscuotendo grande interesse da parte degli studenti. L'obiettivo di AdSP è ora estendere l'iniziativa alle scuole di altri Cantoni svizzeri.

Nel 2021, sono state sviluppate iniziative con diversi istituti del comprensorio ed è stata anche attivata una collaborazione con istituti scolastici della Svizzera italiana.



## Palazzo San Giorgio

Palazzo San Giorgio, oggi sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, vanta una lunga e blasonata storia.

Sul finire del XIII secolo a Genova non esisteva un edificio sede del potere politico così. alla metà del Duecento, Guglielmo Boccanegra, Capitano del Popolo dal 1256 al 1262, decise di avviare la costruzione di un palazzo pubblico proprio nel punto nevralgico per i commerci ed i traffici ovvero sul mare davanti al porto. La progettazione e la costruzione dell'edificio vennero affidate al frate benedettino Oliverio, che pochi anni prima aveva diretto i lavori per la realizzazione del Molo Vecchio.

Il nuovo edificio venne realizzato sull'area ottenuta dalla copertura della foce del rivo Soziglia, in posizione privilegiata rispetto alla Ripa Maris, la zona della città dove si esercitavano i mestieri legati al commercio e alla navigazione.

Nel 1340 il “palazzo del mare” divenne sede della dogana che era principalmente legata alle attività del porto. All'epoca il cortile era adibito a deposito delle merci che dovevano pagare le gabelle, al primo piano si trovavano invece gli uffici delle Calleghe (Contenzioso sull'applicazione delle gabelle), della Gazaria (Amministrazione delle Colonie) e dei Confortatori (Esenzione dai dazi e dalle gabelle). Si narra inoltre – ma non ve ne è certezza documentata - che l'ultimo piano fosse riservato alle carceri in cui venivano rinchiusi gli evasori fiscali.

Nel XV secolo il Palazzo venne scelto per ospitare la Casa (o Banco) delle Compere di San Giorgio, istituto nato nel 1407 da un'idea del governatore francese Jean Le Meingre per assorbire il debito pubblico. Nel giro di poco tempo il Banco di San Giorgio consolidò il suo potere fino a gestire l'economia pubblica e ad assumere il controllo delle colonie.

Nel 1570, rispondendo alle esigenze poste dalle nuove funzioni del Banco, il palazzo fu sottoposto a radicali lavori di ampliamento e ristrutturazione che ne modificarono completamente l'aspetto, incorporando la vecchia struttura nella nuova, mentre la facciata fu decorata alla maniera rinascimentale.

Durante la dominazione napoleonica fu decretata la fine del Banco di San Giorgio e il palazzo venne adibito prima a magazzino poi a carcere, andando incontro ad un forte decadimento.

Il Palazzo venne completamente restaurato alla fine dell'Ottocento con l'intervento del D'Andrade, che riportò alla luce l'impianto e le strutture medievali.

Nel 1904 il Palazzo divenne sede del Consorzio Autonomo del Porto, ente economico e tecnico di governo del porto. Nel 1922 ospitò una delle giornate della Conferenza Internazionale delle Nazioni, portando nelle sale del palazzo i ministri dei Paesi che avevano preso parte al primo conflitto mondiale.

Durante la Seconda Guerra mondiale Palazzo San Giorgio venne bombardato e la parte rinascimentale venne gravemente danneggiata. Nel dopoguerra l'edificio venne restaurato come oggi lo vediamo. L'ultimo restauro dei dipinti della facciata è stato realizzato dal pittore Raimondo Sirotti in occasione delle Celebrazioni Colombiane nel 1992.



### 6.4.3. Attività culturali a Palazzo San Giorgio

Palazzo San Giorgio, sede di AdSPMLO, è uno dei più antichi edifici della città di Genova.

Grazie ad un accordo con il FAI, dal 2017 il palazzo apre periodicamente il suo patrimonio di storia ed arte alla città ed ai turisti e dal 2021 è inserito nel circuito dei Palazzi dei Rolli.

Nel 2021:

4 giornate di visita

800+ visitatori

Palazzo San Giorgio è un edificio ricco di storia ed arte, di cui l'URP cura la valorizzazione, tramite il sito [www.palazzosangiorgio.org](http://www.palazzosangiorgio.org), l'organizzazione di eventi e di aperture dell'edificio al pubblico.

In particolare, AdSPMLO e FAI nel 2017 hanno siglato un accordo affinché il pubblico possa visitare il Palazzo, secondo un calendario prestabilito, guidato da personale di AdSP. Allo scopo, sono state realizzate guide per i visitatori ed una monografia sul “palazzo del mare”, redatta in italiano, inglese e francese.

Presso il Palazzo è presente l'archivio storico di AdSPMLO, dove sono contenuti documenti testuali e visivi – patrimonio comune dell'Ente e della Città – a disposizione degli uffici e di privati (su richiesta) per approfondimenti di carattere storico.

Inoltre, due Sale del Palazzo Giorgio sono disponibili per l'organizzazione di manifestazioni culturali e congressuali, su richiesta.

Durante il 2020 è stato realizzato il corso gratuito online “La storia di Genova e di Palazzo San Giorgio dal Medioevo all'età contemporanea”, con la partecipazione di oltre 30 persone (in prevalenza studenti, guide turistiche e appassionati) su quattro edizioni. L'iniziativa si è ripetuta nel 2021 con 3 edizioni che hanno contato più di 60 partecipanti.

Nel mese di ottobre 2021 (14 ottobre - 7 aprile 2021) Palazzo San Giorgio ha ospitato la rassegna teatrale del Teatro Pubblico Ligure, “Capitani Coraggiosi a Palazzo San Giorgio” articolata in dieci spettacoli.

Palazzo San Giorgio è stato inserito nel circuito dei Rolli anche in occasione dei Rolli Days di ottobre 2021. Le quattro giornate di apertura al pubblico hanno registrato il tutto esaurito, accogliendo oltre 800 visitatori.

## Partecipazione di AdSPMLO ad associazioni nazionali ed internazionali



### Assoporti

Associazione di rappresentanza dei Porti Italiani, cui aderiscono le Autorità di Sistema Portuale le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura dei territori ove esistono porti ed Unioncamere.



### MED CRUISE

Associazione dei porti crocieristici, che promuove il cluster delle crociere nel Mar Mediterraneo.



### CENTRO INTERNAZIONALE STUDI CONTAINERS - C.I.S.Co

Organismo senza fini di lucro che intende contribuire ad una sempre maggiore efficienza e sviluppo della logistica e del trasporto delle merci.



### International Association of Ports and Harbours - IAPH

Associazione fra i porti di tutto il mondo che intende rafforzare le relazioni tra i membri, favorire la collaborazione e la condivisione di informazioni, promuovere le pratiche sostenibili e migliorare la qualità di servizio dei porti.



### Associazione Villes & Ports - AIVP

Associazione internazionale che lavora per migliorare la relazione tra porto e città e che raduna molte città portuali internazionali.



### Escola Europea de Short Sea Shipping – AEIE

Centro di formazione europeo per il trasporto e la logistica intermodale, e la promozione del trasporto intermodale come base per una logistica sostenibile in Europa.



### Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana - CISEI

Centro studi che si occupa di studiare e tracciare i flussi di emigrazione dal porto di Genova tra Ottocento e Novecento. L'iniziativa è nata a seguito delle numerose ricerche avviate dai discendenti dei migranti partiti dal porto di Genova. L'Autorità Portuale di Genova è un socio fondatore.



### Comitato Welfare e Gente di Mare

Il Comitato è presieduto dall'Ammiraglio Comandante delle Capitanerie di Porto e partecipato da larga parte della comunità portuale. All'interno del Comitato (dove AdSP è rappresentata dal Responsabile URP) si progettano e realizzano iniziative di welfare per la gente di mare.



### Istituto Italiano delle Comunicazioni

Istituto partecipato da enti genovesi per la promozione della ricerca, della conoscenza, dell'informazione e della formazione in materia di trasporti e telecomunicazioni.



### Associazione Genova Smart City

Tavolo di confronto e progettazione tra imprese ed enti territoriali promossa dal Comune di Genova, per promuovere il processo di trasformazione della città di Genova in una Smart City.



## 6.5. Lavoro portuale e sicurezza

La sicurezza in porto è un tema prioritario per AdSPMLO, che collabora con gli altri enti pubblici e i soggetti privati interessati per assicurare la tutela della salute dei lavoratori e la protezione di persone e infrastrutture rispetto a possibili azioni criminose.

Nel contesto di un sistema portuale, la sicurezza viene intesa come l'insieme di due dimensioni complementari: la safety, ossia la tutela della salute dei lavoratori e delle persone che frequentano i luoghi dove si svolgono le operazioni portuali, e la security, ossia tutela di persone e impianti rispetto a possibili azioni criminose. La valutazione dei rischi permette di formulare pianificazioni specifiche attraverso le quali esercitare attività di vigilanza e controllo che rappresentano la dimensione delle “prevenzione”.

La sezione ha l'obiettivo di descrivere il sistema di gestione delle politiche di sicurezza sul lavoro interne ed esterne all'Ente, prendendo in considerazione anche le misure adottate per la tutela della salute dei lavoratori nel contesto pandemico.

### 6.5.1. Security portuale

Le principali misure di security riguardano il controllo degli spazi portuali e degli accessi, tramite vigilanza e videosorveglianza.

AdSPMLO è dotata di un sistema di gestione della sicurezza rispondente a tutti i requisiti e agli standard della normativa nazionale del settore. Sulla base dei Risk Assessment e dei conseguenti Security Plan, ed in collaborazione con le altre Amministrazioni dello Stato preposte, l'Authority ha posto in campo le misure di vigilanza e controllo degli spazi portuali per prevenire possibili azioni illecite intenzionali alle navi, ai terminal, ai passeggeri, agli operatori o alle merci.

I varchi portuali sono presidiati 24 ore al giorno ed un sistema di videosorveglianza di ultima generazione monitora costantemente aree portuali, confini e specchi acquei.

Per accedere alle aree portuali è necessario dotarsi di specifiche autorizzazioni e il sistema telematico di gestione degli accessi consente sia di velocizzare le procedure che di rafforzare l'attività di vigilanza ai varchi. La centralizzazione dei controlli ha consentito il monitoraggio da remoto dei processi, contribuendo anche a diminuire le criticità operative legate alla pandemia.

## 6.5.2. Sicurezza sul lavoro: identificazione dei pericoli

AdSPMLO, insieme alle altre Amministrazioni dello Stato preposte, è impegnata nella salvaguardia della salute delle persone che lavorano in porto, nel rispetto delle normative vigenti. L'Ufficio Territoriale di Genova e l'Ufficio Territoriale di Savona sono responsabili per la valutazione ed il monitoraggio degli aspetti relativi alla sicurezza e salute dei lavoratori.

### AdSPMLO

La salute e la sicurezza sul lavoro dei dipendenti di AdSPMLO è tutelata dalle disposizioni in materia di prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro di cui al “testo unico sicurezza” D.lgs 81/2008 s.m.i.

Come previsto dall'art. 31, AdSPMLO è dotata di un Servizio di Prevenzione e Protezione, retto da un responsabile interno nominato dal datore di lavoro, primo responsabile della salute e della sicurezza del personale. Il Servizio provvede alla valutazione dei rischi e a definire le misure idonee a garantire la salute e la sicurezza sull'ambiente di lavoro, elaborando le procedure di sicurezza e proponendo programmi di formazione e informazione per i lavoratori.

Il Servizio include un medico che presiede alla sorveglianza sanitaria sul personale e provvede all'effettuazione di visite periodiche per accertare lo stato di salute dei lavoratori, in rapporto alla mansione e all'attività svolta. Non si riscontrano negli ultimi 3 anni episodi di malattie professionali fra i dipendenti di AdSPMLO.

Completano l'organizzazione del Servizio gli ASPP (addetti al servizio prevenzione e protezione) che collaborano con il RSPP, gli addetti antincendio e al primo soccorso, individuati fra il personale dipendente, nonché i preposti alla sicurezza (coincidenti prevalentemente con i responsabili di ufficio), che sono tenuti a vigilare sul rispetto delle procedure di sicurezza durante lo svolgimento dell'attività lavorativa di concerto con il dirigente della sicurezza. La preparazione di queste figure è costantemente aggiornata mediante idonei programmi di formazione.

Il Servizio si confronta con i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza per favorire la partecipazione attiva del personale nella gestione della sicurezza e nella definizione delle misure di prevenzione e protezione.

Gli episodi di infortuni sul lavoro fra i dipendenti di AdSPMLO nel triennio trascorso sono stati complessivamente 13 (7 nel 2019, 2 nel 2020 e 4 nel 2021).

Per verificare l'adempimento delle misure di sicurezza sul lavoro in porto e prevenire possibili incidenti, AdSPMLO svolge una attività di controllo continuativa presso i terminal ed i cantieri navali.



## Porti di Genova

Porti di Genova e Pra'  
1.957 ispezioni nel 2021  
197 infortuni sul lavoro nel  
2019

Nei porti di Genova, il corpo ispettivo di AdSPMLO compie in maniera continuativa controlli per garantire la sicurezza e la prevenzione in materia di igiene sul lavoro durante lo svolgimento di operazioni e servizi portuali – come previsto dalla L. 84/94, e Dlgs. 277/99 – nonché per verificare lo stato dei beni demaniali di competenza e per garantire la tutela ambientale.

Tutte le imprese concessionarie ed autorizzate sono tenute ad osservare le disposizioni emanate dall'Authority e le vigenti norme in materia di igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In particolare, AdSP monitora la sicurezza sul lavoro in porto effettuando controlli all'interno dei terminal e nei bacini di lavorazione. La valutazione dei rischi aziendali compete alle singole imprese operative in porto, che allo scopo redigono il DVR – Documento di Valutazione dei Rischi. L'attività ispettiva prevede la compilazione di un rapporto che, nel caso si siano riscontrate criticità, viene inoltrato agli enti competenti per i successivi passi amministrativi.

Con la dichiarazione dello stato di emergenza sanitaria da Covid-19, a inizio 2020, sono state pianificate azioni sistematiche per la verifica dell'osservazione delle corrette modalità operative per il contrasto dell'epidemia.

Nel porto di Genova è attiva una specifica procedura per le segnalazioni di infortunio sul lavoro. L'ordinanza APGE 2/2009 obbliga i datori di lavoro delle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni e servizi portuali e i comandanti delle navi autorizzate all'autoproduzione a comunicare ad AdSP gli eventi (es. infortunio/incidente) che hanno comportato la sospensione delle operazioni e di provvedere al successivo ripristino delle condizioni di sicurezza, secondo quanto stabilito all'art. 4 commi 3 e 4 del DLgs. 272/99.

In generale si riscontrano pochi ed isolati episodi di incidenti sul lavoro, generalmente dovuti a casualità o imprudenza del singolo lavoratore.

Le procedure di emergenza sono state concordate da AdSPMLO con Azienda Sanitaria Locale, Capitaneria di Porto, Servizio 118 e Vigili del Fuoco, in modo da facilitare l'intervento dei mezzi di soccorso all'interno dell'area portuale.

Inoltre, nell'ambito del comparto industriale delle riparazioni navali del Porto di Genova, è stato istituito un presidio sanitario con servizio di ambulanza, per migliorare le condizioni di sicurezza dei lavoratori.

### FOCUS - Le Linee Guida per l'Allerta Rossa nei porti di Genova

Nell'ambito delle attività di analisi del rischio svolte da UTGE, una posizione rilevante riguarda l'emanazione delle "Linee Guida per l'Allerta Rossa", stilate con il contributo di Confindustria, Organizzazioni Sindacali, Terminalisti, in sede di Comitato Igiene e sicurezza portuale.

Il documento definisce in maniera dettagliata ed organica le azioni preventive, precauzionali e "in corso di evento meteo" avverso che gli operatori portuali devono attuare in caso di emanazione di allerta meteo rossa da parte degli organismi di protezione civile/ARPAL.

Le Linee Guida rappresentano una best practice unica a livello nazionale che, con il supporto della Regione Liguria, potrebbe essere condivisa con altre Autorità di Sistema Portuale italiane.

### Porti di Savona

L'Ufficio Territoriale di Savona effettua sopralluoghi durante lo svolgimento delle operazioni portuali (circa 20 ogni anno solare), secondo apposite check list, predisposte in conformità con il Sistema di Gestione della Qualità ISO 9001, che includono profili di natura ambientale e di sicurezza. Le eventuali non conformità vengono gestite secondo le previsioni del sistema di gestione della qualità.

Ai varchi dei bacini di Savona e Vado Ligure sono disponibili schede di emergenza che riportano in dettaglio i percorsi dal varco ai terminali, i recapiti telefonici dei referenti aziendali, la tipologia merceologica trattata, le dotazioni antincendio e l'indicazione dell'attività a rischio incendio sulla base del DPR 151/2011, in modo da agevolare l'intervento del personale di soccorso.

L'Ufficio Territoriale di Savona opera annualmente un'indagine per raccogliere i dati relativi agli infortuni riscontrati dalle imprese autorizzate ex art.16, 17 e 18 L. 84/1994).

Porti di Savona e Vado Ligure  
20 ispezioni nel 2021  
41 infortuni sul lavoro nel 2021

	Genova-Pra'	Savona-Vado
<b>Totale ispezioni 2020</b>	<b>2.227</b> (incluse Covid-19)	<b>21</b>
<b>Totale ispezioni 2021</b>	<b>1.957</b> (incluse Covid-19)	<b>20</b>
<b>Infortuni registrati 2019</b>	<b>124</b> (operazioni portuali) <b>73</b> (riparazioni navali)	<b>32</b>
<b>Infortuni registrati 2020</b>	<b>104</b> (operazioni portuali) <b>46</b> (riparazioni navali)	<b>33</b>
	Fonte: PSAL ASL3	Fonte: UTSV

Tab. 6.2 Ispezioni nei porti di Genova e di Savona e infortuni registrati nel biennio 2020-2021



### 6.5.3. Sicurezza sul lavoro e Covid-19

I Ports of Genoa sono sempre rimasti operativi anche nel pieno della pandemia, in totale sicurezza, grazie alla collaborazione fra AdSPMLO, strutture sanitarie, operatori e organizzazioni sindacali per la diffusione dei protocolli operativi e le misure di prevenzione.

Anche durante le fasi più critiche della pandemia, i Ports of Genoa sono sempre stati operativi, nel rispetto di linee guida e normative in materia di Covid-19.

Già a febbraio 2020, nell'ambito del Comitato di Igiene e Sicurezza del lavoro portuale, AdSPMLO ha istituito il Tavolo di Coordinamento Emergenza Coronavirus, spesso convocato, in regime emergenziale, in modalità video conferenza. Il fine prioritario del Comitato è garantire la continua operatività dei porti e, al contempo, tutelare la salute dei lavoratori coinvolti, a terra e sulle navi.

In una prima fase, caratterizzata dall'assenza di regole e protocolli di sicurezza nazionali, attraverso un intenso lavoro di studio del contesto e il coinvolgimento delle autorità sanitarie, si è definito *ex nihilo* un modello organizzativo ed operativo di contenimento della crisi. Tale impegno ha permesso la continuità lavorativa e la produttività del sistema portuale garantendo, al contempo, la tutela occupazionale, nei limiti dell'inevitabile calo dei traffici.

Il modello operativo, successivamente assunto quale riferimento anche da parte di altre realtà portuali, anticipando le disposizioni nazionali, ha fornito uno strumento per la "traduzione operativa" di norme, protocolli e misure specifiche per il contenimento della diffusione epidemica nel sistema portuale.

Il "modello genovese" ha previsto, sin dalle prime fasi, il costante coinvolgimento delle rappresentanze datoriali, delle organizzazioni sindacali e dei singoli lavoratori, nonché il supporto delle strutture sanitarie (ASL, Dipartimento Igiene e Sanità Pubblica, Ufficio di Sanità Marittima) per la diffusione di protocolli per la verifica e gestione di casi sospetti. Grazie ad un lavoro in costante aggiornamento è stato messo a punto un sistema di monitoraggio che verrà mantenuto quale strumento per fronteggiare eventuali analoghe esigenze future.

Il modello operativo si può sinteticamente declinare nei seguenti punti:

1. Misure che hanno anticipato i protocolli nazionali.
2. Interpretazione e “traduzione operativa” dei protocolli nazionali e delle varie norme di riferimento e diffusione a categorie ed operatori.
3. Integrazione dei protocolli generali con misure specifiche o attuative.
4. Costante coinvolgimento delle rappresentanze datoriali, delle organizzazioni sindacali e informazione ai singoli operatori.
5. Coinvolgimento delle strutture dell'ASL e dell'Ufficio di Sanità Marittima.
6. Procedure condivise con ASL per la gestione dei casi sospetti tra lavoratori portuali, mediante un “canale preferenziale di verifica e gestione”.
7. Monitoraggio sistematico ispettivo dei comitati di sicurezza aziendali e dell'ottemperanza dei protocolli.
8. Costante aggiornamento delle informazioni sulla sezione dedicata del sito web di AdSPMLO.
9. Gestione “istituzionale” ma “operativa” da parte di AdSPMLO, che ha consentito l'assunzione di un ruolo, riconosciuto, di “tenuta” del sistema portuale.

#### FOCUS: Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica

Il Protocollo nazionale è stato aggiornato con la pubblicazione dell'ordinanza del Ministero della Salute 11 novembre 2021 (GU Serie Generale n.272 del 15-11-2021). All'interno del Protocollo sono contenute anche le disposizioni in merito alle specifiche misure adottate per la tutela della salute dei lavoratori, tra cui:

- Le misure e criteri di distanziamento e di utilizzo di DPI.
- La dotazione di kit igienici di base quali mascherine, gel igienizzanti e guanti.
- La sanificazione programmata di aree operative, macchinari e uffici.
- La riorganizzazione aziendale.
- La revisione delle modalità operative presso i terminal e i gate di accesso al porto (quali cambi turno scaglionati per evitare situazioni di congestionamento).
- Lo scambio digitale della documentazione necessaria per il mantenimento dell'operatività portuale.



#### 6.5.4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro

I principali indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro sono stabiliti attraverso i tavoli di confronto all'interno dei Comitato di igiene e sicurezza del lavoro portuale per il Porto di Genova e per il porto di Savona, presieduti dalle rispettive Direzioni degli Uffici Territoriali.

Le misure per garantire la sicurezza sul lavoro in porto sono definite dai Comitati di igiene e sicurezza del lavoro portuale.

I Comitati – che si riuniscono almeno due volte l'anno, salvo l'insorgenza di ulteriori necessità – contribuiscono alla formulazione delle linee di indirizzo e alla proposta di misure per la prevenzione e la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro e svolgono un importante ruolo di informazione al cluster portuale, favorendo la partecipazione e la consultazione tra le parti sociali.

Il coinvolgimento dei lavoratori, anche per quanto riguarda le segnalazioni, è garantito mediante le rappresentanze sindacali, i RLSA e i RLSS (questi ultimi, costituiti attraverso accordo Sindacati / Confindustria / AdSP). Nel porto di Genova i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza di Sito (RLSS) svolgono le attribuzioni previste dall'art. 50 del DLgs. 81/2008. Dal 1° ottobre 2021 sono entrati in carica i nuovi RLSS, con un incremento a 10 unità.

AdSPMLO promuove anche iniziative di formazione del personale dipendente e temporaneo delle imprese e delle compagnie portuali, indirizzate alla prevenzione degli infortuni, al fine di valorizzare il tema della sicurezza sul luogo di lavoro.

In particolare, nell'ambito portuale di Genova, il corso SAFETY FIRST – erogato dall'AdSP di concerto con la Asl e altri Organi portuali e giunto nel 2021 all'edizione 133 – prevede una formazione annuale mirata alla prevenzione degli infortuni e si rivolge ai lavoratori del ciclo produttivo portuale, tenendo conto delle specificità che connotano le differenti attività lavorative e delle rispettive situazioni di rischio.

Le attività di formazione ed aggiornamento specifiche per i diversi “luoghi di lavoro” vengono, invece, erogate direttamente dalle Aziende che operano in porto.

#### FOCUS: Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza di Sito portuale nell'ambito del DLgs. 81/2008

Nel porto di Genova, la figura del RLSS – benché non prevista dal Dlgs 272/99, regolante la sicurezza del lavoro portuale – è stata istituita in aderenza al Protocollo nazionale per la realizzazione di alcune previsioni della sez. VII, capo III, titolo I del DLgs. 81/2008 del 28 ottobre 2008, sottoscritto tra le parti stipulanti il CCNL lavoratori del porto e da accordi raggiunti presso la Prefettura di Genova.

Il DLgs. 81/2008 fissa, agli artt. da 47 a 50, la disciplina e la funzione degli RLSS, evitando sovrapposizioni e ridondanze nelle attribuzioni degli RLS aziendali e RLSS. Inoltre, sempre per effetto del Protocollo nazionale 2008, nell'ambito delle sue attribuzioni, l'RLSS può partecipare, congiuntamente agli RLS aziendali, a visite e verifiche effettuate dalle autorità competenti se queste hanno per oggetto elementi di rischio derivanti da interferenze tra attività svolte da imprese diverse.

Ai sensi del Protocollo nazionale 2008, l'effettivo numero di RLSS è determinato a livello di singolo porto, sulla base delle intese tra i rappresentanti delle OO.SS. e delle associazioni datoriali di riferimento, tenendo conto del numero complessivo dei lavoratori delle imprese autorizzate ex art. 16, 17, 18 legge 84/94, delle dimensioni del porto, delle sue tipologie di traffico, del numero delle imprese per le quali non si è addivenuti all'elezione dei RLS aziendale.

Il RLSS ha diritto di accedere ai luoghi di lavoro dell'azienda per la quale non si è addivenuto all'individuazione di alcun RLS aziendale, con l'obbligo di preavviso scritto alla direzione aziendale, salvo i casi di cui agli articoli 44 e 48 DLgs. 81/2008 (caso di pericolo grave e immediato; caso di infortunio grave).

---

**Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione:** Disclosure 102-13 Adesione ad associazioni Disclosure 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo Disclosure 413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali Disclosure 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro Disclosure 403-9 Infortuni sul lavoro Disclosure 403-10 Malattie professionali Disclosure 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro Disclosure 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti Disclosure 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro Disclosure 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro Disclosure 403-9 Infortuni sul lavoro Disclosure 403-10 Malattie professionali.



07.

## 7. Sostenibilità organizzativa

La capacità di un sistema di creare valore nel contesto territoriale in cui è inserito dipende anche dalle scelte compiute per la valorizzazione delle risorse che vi operano. Nel seguito sono illustrate le politiche di AdSPMLO in ambito organizzativo e gestionale, finalizzate a migliorare la qualità del lavoro e garantire la work-life balance dei dipendenti dell'Ente.

### 7.1. La gestione del personale

Come ogni Ente della Pubblica Amministrazione, AdSPMLO predispone, su orizzonte temporale triennale, le strategie e gli obiettivi di assetto organizzativo attraverso il Piano dei Fabbisogni di Personale, secondo principi di efficienza ed efficacia e di ottimale distribuzione delle risorse, prevedendo anche il necessario ricambio generazionale.

L'istituzione dell'Autorità di Sistema introdotto dal Decreto di riforma del 2016, a integrare le preesistenti Authority di Genova e Savona, ha comportato un profondo cambiamento organizzativo e gestionale interno all'Ente, con riflessi sulle relazioni con tutti gli stakeholder coinvolti nei processi portuali e logistici, coerentemente con il rinnovato assetto strategico e relazionale che ha coinvolto il sistema di due tra i fondamentali snodi portuali del Paese.

L'effettivo accorpamento di due enti caratterizzati da profonde differenze di contesto ha reso necessario attivare un processo di adattamento delle procedure e delle attività interne e, conseguentemente, anche il riassetto dell'organico anche in una logica di adeguamento alle nuove funzioni preposte all'Autorità di Sistema. La pandemia di Covid-19 ha, inoltre, accelerato il processo di digitalizzazione delle procedure, imponendo nuove forme e modalità di organizzazione del lavoro.

La riforma del D.L.169/2016 ha rinnovato la governance dei porti nazionali e ha fornito una spinta al cambiamento organizzativo delle Authority e alla semplificazione e digitalizzazione delle procedure.

#### 7.1.1. L'organico di AdSPMLO

A partire dalla sua costituzione AdSPMLO, ha operato importanti interventi organizzativi per allineare la composizione dell'organico alle nuove necessità, superando lo storico sottodimensionamento del personale in servizio rispetto alla dotazione organica vigente fino al dicembre 2021, dovuto anche all'importante flusso in uscita per pensionamento, soprattutto per effetto della c.d. "quota 100".

Per affrontare i molteplici obiettivi assegnati all'Ente si è infatti proceduto, d'intesa col Ministero vigilante, ad un ampliamento dell'organico da 282 a 335 unità.

## Il personale di AdSPMLO:

282 dipendenti

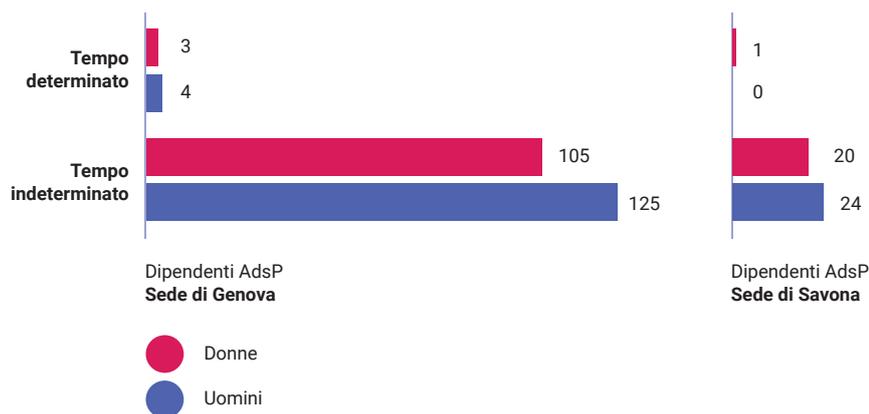
238 Genova

44 Savona

47% donne

53% uomini

Alla data del 31 dicembre 2021, AdSPMLO contava dunque 282 dipendenti, totalmente occupati in Italia e, specificamente, presso le sedi di Genova e Savona. È la sede di Genova ad assorbire grossa parte delle risorse, con un organico complessivo di 238 unità, mentre nella sede di Savona sono impiegati 44 dipendenti. Su entrambe le sedi, le assunzioni a tempo indeterminato rappresentano quasi l'intera forza lavoro dell'Ente (circa il 98% del totale).



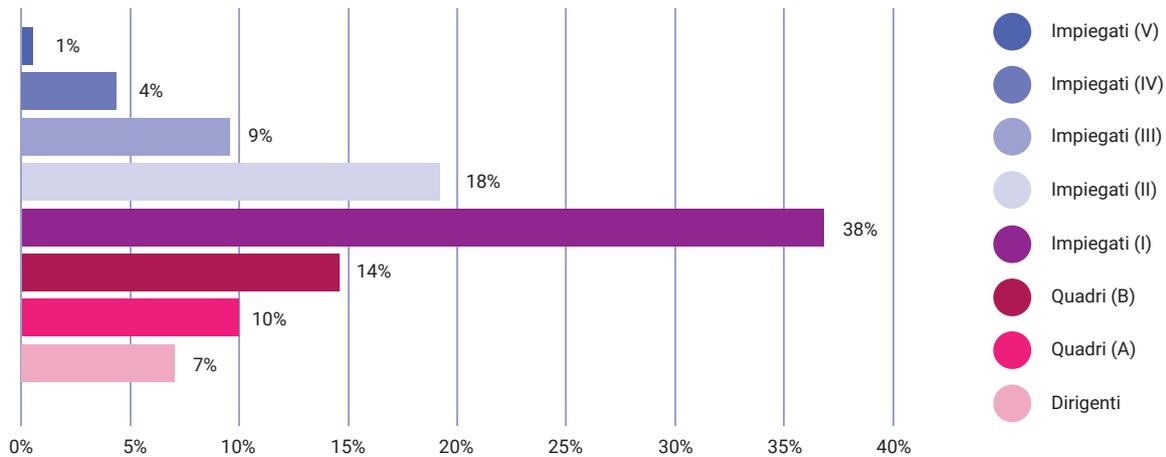
Graf. 7.1 - Dipendenti AdSPMLO per sede, genere e forma contrattuale (2020-2021)

Dal punto di vista della parità di genere, l'Ente si attesta su livelli di complessivo equilibrio, rappresentando un esempio virtuoso rispetto alla media nazionale e rispetto al cluster marittimo-portuale: all'anno 2021, sul totale di 282 dipendenti, 132 sono donne, pari a circa il 47%, di cui solo 4 assunte a tempo determinato.

Per far fronte alle esigenze delineate dal POT e riflesse nel Piano dei fabbisogni di personale, a fronte di 97 cessazioni a decorrere dal 1° gennaio 2017, AdSPMLO ha proceduto, fino al 31 dicembre 2021, con 100 nuove assunzioni (delle quali il 41% donne), 105 progressioni, 14 trasformazioni a tempo indeterminato. Il tasso di turnover registrato sul periodo 2017-2021 è, pertanto, del 97%.

Superata nel 2021 la fase emergenziale seguita al crollo del ponte Morandi e agli altri eventi calamitosi del 2018, si apre una stagione di consolidamento e perfezionamento organizzativo, sulla base dell'esperienza acquisita. Per l'anno 2022 il fabbisogno di personale complessivo stimato è di 325 unità (+13,2% rispetto alla condizione al 31 dicembre 2021, per un totale di 43 unità).

Per quanto attiene alla disciplina del rapporto di lavoro, ai dipendenti assunti con incarichi non dirigenziali sono applicate le condizioni di lavoro previste dal Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro (CCNL) dei Lavoratori dei Porti, a cui fanno riferimento per l'inquadramento del personale dipendente anche le imprese ex art. 16 e 17 della L. 84/94 e successive modifiche e integrazioni, nonché i terminal ex art. 18. Il trattamento economico del personale dipendente di AdSPMLO è definito dal Contratto Nazionale che stabilisce gli importi degli stipendi base per ciascun livello di inquadramento, senza differenze retributive legate al genere.



Graf. 7.2 - Dipendenti AdSPMLO per livello di inquadramento (2021)

Il rapporto di lavoro del personale dirigente della AdSP, incluso il Segretario Generale, è invece disciplinato dall'accordo sul rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi (Confindustria e Federmanager).

Le procedure di selezione dell'Autorità di Sistema Portuale sono rivolte in prevalenza alla ricerca di personale altamente qualificato: l'80% degli assunti nel periodo 2017/21 possiede il titolo di laurea. I criteri di reclutamento di personale unitamente alle numerose cessazioni per pensionamento hanno prodotto, quale effetto combinato del turnover, l'aumento del tasso di scolarizzazione nonché il possesso di competenze più adeguate rispetto alle mutate esigenze storiche di contesto dell'Ente.

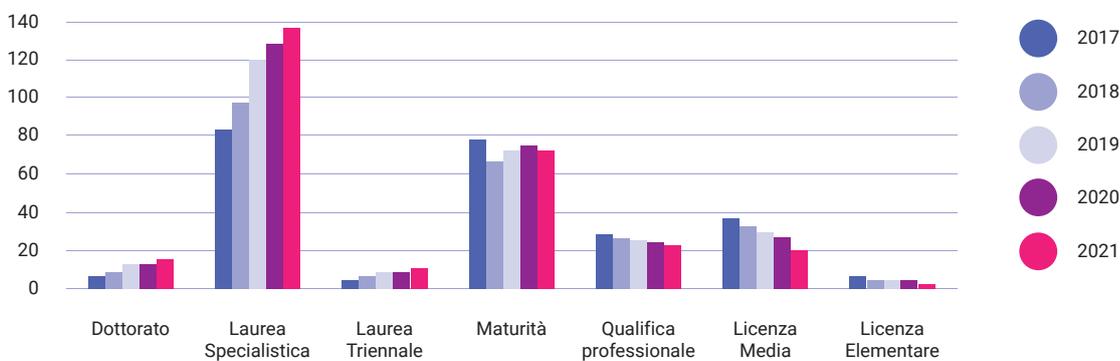
In particolare, è da segnalare l'aumento di personale in possesso di titolo di laurea specialistica, che al 31 dicembre 2021 rappresenta oltre un dipendente su due (55%).

AdSPMLO ha una struttura in forte rinnovamento e in crescita, con spazio per nuove competenze e professionalità di alto profilo.

Nel 2021 è laureato

55% del personale

70% dei nuovi assunti



Graf. 7.3 - Evoluzione del personale AdSPMLO per titolo di studio (2017-2021)



## 7.2. Politiche di welfare

Il benessere dei dipendenti è al centro delle politiche aziendali, tramite assistenza sanitaria integrativa per la tutela della salute e misure a sostegno della genitorialità e la dimensione familiare.

AdSPMLO applica policy organizzative interne per tutelare il benessere dei dipendenti. Le politiche sono sviluppate con un approccio condiviso, orientato a generare impatti di lungo termine in termini di self-development, sviluppo professionale, salute personale, vita sociale e, non ultimo, ad attivare ricadute positive in termini di performance lavorative.

L'assistenza assicurativa garantisce ai dipendenti supporto rispetto a diverse evenienze riguardanti la sfera della salute propria e del nucleo familiare:

- assistenza sanitaria integrativa “di base”, derivante dalla contrattazione collettiva nazionale dei lavoratori dei porti, a favore del personale dipendente (quadri ed impiegati) e dei familiari.
- Assistenza sanitaria integrativa “specificata”, per ricoveri e prestazioni specialistiche.
- Polizza caso morte, per la corresponsione di un capitale a favore degli eredi in caso di decesso di un dipendente.

Inoltre, è stata istituita una forma di previdenza complementare facoltativa, per integrare la pensione obbligatoria attraverso l'investimento sui mercati finanziari. In caso di adesione, l'istituto è alimentato dalla contribuzione prevista a carico del datore di lavoro, del dipendente e del trattamento di fine rapporto, secondo percentuali previste dalla normativa generale in materia e dalle delibere ed accordi intercorsi.

Altre misure riguardano la genitorialità, la dimensione familiare e il diritto allo studio:

- Anticipazione della retribuzione per tre mensilità a tutti i dipendenti in condizioni di particolare necessità.
- Anticipazione fino al 70% del T.F.R. per eventualità quali: spese sanitarie, acquisto della prima casa, spese durante l'astensione facoltativa per maternità, spese durante i congedi per formazione.
- Erogazione di 60 borse di studio all'anno per i figli dei dipendenti, a qualsiasi livello del percorso di istruzione.
- Contributo asilo nido per sostenere le famiglie e tutelare il lavoro dei genitori.

Rispetto all'equilibrio tra la vita professionale e la vita privata e familiare, è di particolare importanza il congedo parentale, ossia il periodo di astensione facoltativa dal lavoro concesso, per legge, ai genitori dipendenti per prendersi cura di un nuovo nato nei suoi primi anni di vita.

Nel 2020 sono stati 37 i dipendenti con diritto al congedo (di cui 23 donne) e 28 di loro (circa il 75%), hanno scelto di usufruirne (solo il 60% delle donne aventi diritto ne ha fatto richiesta). Nel 2021, su un totale di 20 aventi diritto (di cui 7 donne), ne hanno usufruito in 16, pari a circa l'80% (85% fra le donne).

In entrambi gli anni il tasso di rientro dal congedo parentale è stato del 100%.

	2020	2021
<b>Dipendenti AdSP aventi diritto al congedo parentale - Totale</b>	<b>37</b>	<b>20</b>
di cui - Uomini	14	13
di cui Donne	23	7
<b>Dipendenti AdSP che hanno usufruito del congedo parentale - Totale</b>	<b>28</b>	<b>16</b>
di cui - Uomini	12	10
di cui Donne	16	6
<b>Dipendenti AdSP rientrati al lavoro dopo aver usufruito del congedo parentale - Totale</b>	<b>28</b>	<b>15</b>
di cui - Uomini	12	10
di cui Donne	16	5

Tab. 7.1 - Accesso al congedo parentale fra i dipendenti di AdSPMLO (2020-2021)

**Focus: Lo Smart Working**

AdSPMLO ha introdotto in via sperimentale lo Smart Working nel 2018: questa esperienza ha consentito di organizzare al meglio il lavoro da remoto durante l'emergenza Covid.

Nel 2018 AdSPMLO ha avviato in fase sperimentale la modalità di Smart Working su una base di 20 dipendenti. La sperimentazione effettuata ha permesso all'Ente di essere pronto ad implementare immediatamente questa modalità di lavoro al deflagrare della crisi pandemica, quando circa il 90% del personale dell'Ente è stato pienamente operativo da remoto.

Questo risultato è stato possibile grazie alla dotazione di pc portatili con docking station e all'allestimento di collegamenti VPN per l'accesso da remoto a tutti i sistemi aziendali, avviata già prima della pandemia nell'ambito dei programmi di digitalizzazione dell'Ente.

L'esperienza ha rappresentato anche una spinta all'accelerazione dei processi di digitalizzazione, per incrementare l'efficienza delle attività e migliorare il bilanciamento vita-lavoro dei dipendenti.

La progressiva evoluzione della situazione pandemica e l'allentamento delle misure emergenziali hanno quindi determinato una modifica al regime di smart working: il numero di dipendenti che ne beneficiano dal 1° novembre 2021 è diminuito a 150, per risalire a circa 170 dal 1° gennaio 2022, in seguito ad accordi individuali di lavoro agile o telelavoro.

### 7.3. La formazione del personale

AdSPMLO dedica sempre maggiori investimenti alla crescita professionale del personale.

Nel 2021:

2477 ore erogate

+28% rispetto al 2020

Le grandi trasformazioni che hanno interessato il cluster portuale negli ultimi anni hanno comportato la necessità di adeguare e aggiornare le competenze professionali dei lavoratori del settore.

Per quanto riguarda AdSPMLO è necessaria sia l'acquisizione e il continuo aggiornamento delle conoscenze tecniche, sia l'ampliamento delle soft skill, ossia le competenze "non tecniche", fondamentali per consentire una più agile gestione delle attività e dei processi complessi che coinvolgono l'ente nelle relazioni con i suoi stakeholder.

La formazione del personale è programmata in funzione degli effettivi bisogni di competenze e delle esigenze legate allo sviluppo delle professionalità.

Anche nel corso della pandemia da Covid 19 è stata garantita la continuità della formazione, mediante l'utilizzo di piattaforme online. Nel 2020 sono state erogate 1.929 ore di formazione, con un incremento del 25% rispetto agli anni precedenti. Nel 2021 si è registrato un ulteriore crescita del 28%, anche in virtù della diffusione delle metodologie di formazione a distanza, che meglio conciliano, dal punto di vista logistico e di flessibilità, l'esigenza di aggiornamento con l'agenda lavorativa.

Formazione ai dipendenti AdSPMLO	2020	2021
<b>Ore di formazione erogate - Totale dipendenti</b>	<b>1.929</b>	<b>2.477</b>
Ore di formazione erogate - Uomini	824	1218
Ore di formazione erogate - Donne	1.105	1259
Ore di formazione erogate - Dirigenti	220	236
Ore di formazione erogate - Personale non dirigente	1.709	2241
<b>Ore medie di formazione annua per dipendente (GRI 404-1)</b>	<b>7,97</b>	<b>8,78</b>
Ore di formazione erogate - Uomini	6,65	18,18
Ore di formazione erogate - Donne	9,36	20,98
Ore di formazione erogate - Dirigenti	14,67	15,73
Ore di formazione erogate - Personale non dirigente	7,53	20,01

Tab. 7.2 - Formazione ai dipendenti AdSPMLO (2020-2021)

#### Focus: La formazione del personale delle imprese portuali

Attraverso le indagini svolte dalla Direzione Pianificazione e Sviluppo, vengono effettuate puntuali rilevazioni in materia di occupazione sulle imprese del cluster Ports of Genoa, nell'ambito della definizione del Piano Organico del Porto. Tale attività permette di studiare il numero degli addetti presenti, la loro distribuzione e le mansioni ed identificare il cambiamento dei profili occupazionali in porto.

Particolare attenzione viene rivolta alle aziende di lavoro portuale temporaneo: AdSPMLO ha consolidato i percorsi per finanziare l'attività di formazione del personale delle compagnie portuali, allo scopo di mantenere e sviluppare i livelli di professionalità e specializzazioni rispetto all'evoluzione della domanda.

L'Ufficio Territoriale di Genova, inoltre, cura annualmente l'erogazione di un corso, realizzato in collaborazione con l'Azienda Sanitaria Locale, destinato ai lavoratori portuali neoassunti per presentare il compendio delle norme portuali e descrivere le misure di prevenzione legate ai rischi delle attività.

## 7.4. La valutazione del personale

La valutazione del personale di AdSPMLO è effettuata periodicamente mediante metodi idonei a programmare, misurare, valutare e premiare la performance individuale e quella aziendale, secondo criteri connessi al soddisfacimento dell'interesse dei destinatari dei servizi. Il Ciclo delle Performance si compone in sequenza Piano delle Performance, seguito dalla Misurazione e Valutazione delle Performance e, a valle, la rendicontazione della Relazione sulla Performance.

I risultati del personale di AdSPMLO sono valutati secondo il Piano di Performance aziendale ed il punteggio individuale determina la componente retributiva variabile.

L'Organismo Indipendente di Valutazione dell'ente stabilisce gli Obiettivi di Performance per il personale, prevalentemente determinati quali declinazione degli Obiettivi Strategici aziendali e successivamente articolati in Obiettivi Operativi mediante appositi Programmi Operativi.

Gli obiettivi assegnati al personale, di tipo qualitativo o quantitativo, sono correlati alle rispettive aree di responsabilità e al profilo professionale e di competenza. Il processo valutativo consente di definire per ciascun dipendente il punteggio di Performance Individuale, che determina la componente retributiva variabile da corrispondere.



## 7.5. Le politiche per la trasparenza

Le politiche in materia di anticorruzione adottate dall'Ente, in capo alla Direzione Bilancio, Finanza e Controllo, costituiscono un elemento di particolare rilevanza per la governance di AdSPMLLO.

Il processo prende il via con l'elaborazione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT), aggiornato ogni anno. Con l'entrata in vigore del D.L. 80/2021, le attività in materia di anticorruzione e trasparenza sono confluite all'interno del Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO) e si articolano nei seguenti elementi:

- soggetti coinvolti nel sistema di prevenzione della corruzione.
- Valutazione di impatto del contesto esterno ed interno delle attività dell'Autorità.
- Mappatura dei processi.

- Identificazione e valutazione dei rischi corruttivi potenziali e concreti.
- Progettazione di misure organizzative per il trattamento del rischio.
- Programmazione dell'attuazione della trasparenza.
- Monitoraggio sull'idoneità e sull'attuazione delle misure.

A chiusura dell'anno viene redatta la Relazione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza a rendicontazione delle attività svolte.

Il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) è nominato dal Presidente tra i dirigenti apicali dell'Ente: l'incarico presuppone una profonda conoscenza del funzionamento dell'Amministrazione e delle sue dinamiche interne, e una vasta esperienza in materia di anticorruzione e trasparenza. Le attività del RPCT si svolgono con il supporto dell'Ufficio Anticorruzione e Trasparenza, e con il supporto metodologico dell'Organismo Indipendente di Valutazione, dei Referenti e delle altre figure di Responsabile.

Correttezza amministrativa, trasparenza e anticorruzione, sono una priorità assoluta per AdSPMLO, che declina rischi e contromisure tramite il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza.

Come previsto dalle indicazioni di ANAC, per realizzare l'integrazione tra performance e anticorruzione è prevista l'assegnazione di specifici obiettivi ai dirigenti in materia di anticorruzione e di trasparenza, che rientrano nelle valutazioni ai fini della performance aziendale per la corresponsione dell'indennità di risultato.

In merito alle misure di prevenzione per contrastare e ridurre il rischio di corruzione sono proposti interventi di carattere generale, tra cui:

- L'aggiornamento del Codice di Comportamento dell'Amministrazione, che regola le condotte dei dipendenti, orientandole alla miglior cura dell'interesse pubblico, a integrazione del Codice Nazionale per i dipendenti pubblici.
- Gli strumenti per la prevenzione del conflitto di interesse.
- La programmazione della rotazione del personale e degli incarichi.
- La programmazione di attività formative in materia di anticorruzione.
- L'implementazione di strumenti mirati all'informatizzazione dei processi dell'Ente (monitoraggio opere pubbliche, contabilità, e-procurement).
- La gestione delle istruttorie inerenti all'accesso civico semplice e generalizzato, anche attraverso procedure informatizzate, quale strumento previsto dalla norma allo scopo di favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche.
- La tutela del whistleblower (il dipendente pubblico che segnala condotte illecite all'interno dell'ambiente di lavoro) attraverso il sistema informatizzato di segnalazioni predisposto dall'ANAC.

Nel PTPCT, inoltre, è definita la metodologia di analisi del rischio, basata sul principio di prudenza e su di un sistema di misurazione qualitativo, che si esplicita attraverso l'identificazione di criteri, tradotti operativamente in indicatori, in grado di fornire le informazioni sul livello di esposizione del processo o delle sue fasi a potenziali eventi corruttivi.

L'attività di mappatura dei processi e della valutazione dei livelli di rischio coinvolge tutte le strutture dell'Ente e tutte le attività aziendali.

In particolare:

- Acquisizione e gestione del personale.
- Contratti pubblici.
- Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario.
- Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario.
- Affari legali e contenzioso.
- Incarichi e Nomine.
- Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio.
- Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni.
- Concessioni e autorizzazioni.
- Scadenza e rinnovo della concessione.
- Vigilanza e attività ispettiva nelle sedi portuali.

I risultati di valutazione per l'anno 2021 sono riepilogati nella tabella seguente.

Area di monitoraggio	Operazioni valutate per rischio corruzione		Rischi significativi identificati
	Numero	% totale	
<b>Acquisizione e gestione del personale</b>	<b>34</b>	<b>4%</b>	Discrezionalità nella scelta dei soggetti. Inosservanza delle regole procedurali a garanzia della trasparenza e dell'imparzialità della selezione. Individuazione di commissari non idonei.
<b>Contratti pubblici</b>	<b>90</b>	<b>10%</b>	Definizione dei requisiti di accesso alla gara al fine di favorire un'impresa. Ammissione di varianti in corso di esecuzione del contratto per consentire all'appaltatore di recuperare lo sconto effettuato in sede di gara. Abuso del provvedimento di revoca del bando.
<b>Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario</b>	<b>224</b>	<b>24%</b>	Volontario mancato coinvolgimento di tutti gli uffici per arrecare un vantaggio o uno svantaggio a terzi. Abuso nel rilascio di autorizzazioni al fine di agevolare determinati soggetti.

Continua nella pagina seguente

Area di monitoraggio	Operazioni valutate per rischio corruzione		Rischi significativi identificati
	Numero	% totale	
<b>Provvedimenti ampliati della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario</b>	<b>61</b>	<b>7%</b>	<p>Mancato rispetto di norme nazionali e comunitarie nel rilascio di autorizzazioni.</p> <p>Riconoscimento indebito di indennità di mancato avviamento al lavoro temporaneo portuale.</p> <p>Discrezionalità nel trattamento delle pratiche.</p> <p>Richiesta e/o accettazione impropria di regali, compensi.</p> <p>Rischio di pressioni particolaristiche da parte di privati.</p>
<b>Concessioni e Autorizzazioni</b>	<b>281</b>	<b>30%</b>	<p>Rischi di pressioni corruttive da parte degli operatori.</p> <p>Rischio di azioni tese a restringere la platea dei partecipanti alla gara.</p> <p>Rischio di pressioni particolaristiche da parte di privati.</p>
<b>Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio</b>	<b>140</b>	<b>16%</b>	<p>Alterazione dei dati di bilancio.</p> <p>Mancata verifica dei documenti di entrata.</p> <p>Erronea applicazione dei sistemi di calcolo.</p> <p>Mancata verifica dei documenti allegati al decreto di liquidazione.</p> <p>Rendicontazione di spese già finanziate da altri contributi.</p>

Tab. 7.3 - Attività di valutazione dei rischi 2021

Nel 2021 sono stati organizzati due seminari formativi in materia di prevenzione della corruzione, con la collaborazione del CERVAP (Centro di Ricerca sul Valore Pubblico), Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli studi di Ferrara, specificatamente dedicati al personale dirigenziale dell'Ente, incentrati sulle attività propedeutiche all'aggiornamento del Piano (mappatura dei processi, identificazione degli eventi rischiosi, analisi del contesto esterno/interno e trattamento del rischio).

<b>Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzionae</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Numero di membri dell'organo di governo a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione di AdSPMLO</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
% sul totale	100%	100%
<b>Numero di dipendenti a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione di AdSPMLO</b>	<b>277</b>	<b>282</b>
% sul totale	100%	100%
<b>Numero di membri dell'organo di governo che hanno ricevuto formazione in materia di anticorruzione di AdSPMLO</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
% sul totale	100%	100%
<b>Numero di dipendenti che hanno ricevuto formazione in materia di anticorruzione di AdSPMLO</b>	<b>222</b>	<b>18</b>
% sul totale	80%	6%

Tab. 7.4 - Formazione e informazione in materia di prevenzione della corruzione

A decorrere dall'adozione del documento di Addendum al PTPCT 2021-2023, le azioni di monitoraggio delle misure di prevenzione della corruzione vengono svolte sulla base delle "Linee Guida per la definizione di un sistema di monitoraggio interno delle misure di prevenzione della corruzione". In particolare, è previsto:

- il monitoraggio di primo livello, attuato in autovalutazione dal dirigente della U.O.
- Il monitoraggio di secondo livello, attuato dal RPCT con la struttura di supporto.
- Una modalità di verifica del monitoraggio di secondo livello.

Per il 2021, così come per gli anni precedenti, non si ha evidenza di episodi corruttivi e non sono stati avviati procedimenti disciplinari per fatti penalmente rilevanti a carico dei dipendenti AdSPMLO.

Nel 2021, come negli anni precedenti, non si sono registrati episodi di corruzione accertati o cause intentate contro AdSPMLO o i suoi dipendenti.

<b>Episodi di corruzione</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Numero di eventi corruttivi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Numero di episodi di corruzione accertati riguardanti i dipendenti AdSPMLO	0	0
Numero di episodi di corruzione accertati riguardanti i partner commerciali AdSPMLO	n.d.	n.d.
Numero di cause legali pubbliche legate alla corruzione intraprese contro AdSPMLO o i suoi dipendenti	0	0

Tab. 7.5 - Episodi di corruzione

AdSPMLO partecipa anche al tavolo di confronto In materia di anticorruzione presso Assoporti, che riunisce regolarmente i RPCT delle Autorità di Sistema per definire modelli comuni riguardo le policy di trasparenza e anticorruzione.

Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Triennale, ogni anno viene eseguito un procedimento di consultazione pubblica, tramite la pubblicazione di un avviso sul sito istituzionale dell'Ente. Inoltre, in ottemperanza alla normativa in materia di trasparenza, vengono organizzate le giornate pubbliche per la trasparenza, come strumento settoriale di dialogo con gli stakeholder.

Rispetto al principio della trasparenza, AdSPMLO risponde a quanto previsto per le Amministrazioni Pubbliche sull'accessibilità ai documenti amministrativi e ad altre informazioni obbligatorie riguardanti l'organizzazione e l'attività degli enti, che deve essere garantita a chiunque ne faccia apposita richiesta. Nella pratica, AdSPMLO attua tale principio mediante la tempestiva pubblicazione sul sito internet istituzionale, nella sezione "Amministrazione Trasparente".

Riguardo alle richieste di accesso alle informazioni, si segnala che nel 2021 sono pervenute:

- 2 richieste di accesso civico semplice, di cui una ha comportato un adeguamento della pubblicazione.
- 8 richieste di accesso civico generalizzato (2 nel primo semestre e 6 nel secondo semestre dell'anno), riguardanti i seguenti settori: contratti pubblici; delibere di comitato; provvedimenti ampliativi con effetto economico diretto.

Infine, si segnala che non si riscontrano negli ultimi 3 anni episodi di denunce riguardanti le violazioni della privacy o la perdita di dati degli stakeholder.

AdSPMLO risponde alle prescrizioni vigenti per la Pubblica Amministrazione in materia di trasparenza amministrativa, garantendo l'accessibilità alle informazioni obbligatorie nella sezione "Amministrazione Trasparente" del sito istituzionale.

Nel 2021:

2 richieste di accesso civico semplice

8 richieste di accesso civico generalizzato

---

**Specifiche Disclosure GRI trattate all'interno della sezione:** Disclosure 202-2 Proporzione di senior manager/alti funzionari assunti dalla comunità locale, Disclosure 205-1 Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione, Disclosure 205-2

Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione, Disclosure 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese, Disclosure 401-1 Nuove assunzioni e turnover, Disclosure 401-2 Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato, Disclosure 401-3 Congedo parentale, Disclosure 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, Disclosure 403-2

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti, Disclosure 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, Disclosure 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro, Disclosure 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti.

08.

## 8. Appendice

### 8.1. Matrice di raccordo con SDGs e WPSP

Questa sezione riassume schematicamente le correlazioni tra gli indicatori GRI presi in esame nel documento, i 17 obiettivi SDGs e i temi previsti dal World Port Sustainability Programme di IAPH per la rendicontazione delle attività dei porti.

Tema IAPH - WPSP	SDGs	Riferimento nel Bilancio
Digitalizzazione	    	Cap. 2 § 1 Cap. 4 § 5
Infrastruttura	     	Cap. 2 § 1.2 Cap. 4 § 1, 3, 4 Cap. 6 § 1.2
Salute, sicurezza	    	Cap. 6 § 1.1, 5
Ambiente	     	Cap. 2 § 1.3 Cap. 5
Comunità locali	       	Cap. 2 § 1.3 Cap. 3 § 1, 2 Cap. 6 Cap. 7
Clima e energia	    	Cap. 2 § 1.3 Cap. 5

## 8.2. Indice dei GRI e altri indicatori

### GRI 100 SERIES: Contenuti generali

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>GRI 102: Informativa generale (profilo dell'organizzazione)</b>				
<b>Disclosure 102-1</b> Nome dell'organizzazione	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-2</b> Attività, marchi, prodotti, servizi	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-3</b> Luogo della sede principale	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-4</b> Luogo delle attività	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-5</b> Proprietà e forma giuridica	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-6</b> Mercati serviti	Cap. 2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 102-7</b> Dimensione dell'organizzazione	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-8</b> Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-9</b> Supply Chain	Cap. 2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 102-10</b> Modifiche significative all'organizzazione e alla sua supply chain	Cap. 2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 102-11</b> Principio di precauzione	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-12</b> Iniziative esterne	Cap. 2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-13</b> Adesione ad associazioni	Cap. 6 § 4		2021	AdSPMLO

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>GRI 102: Informativa generale (Governance responsabile)</b>				
<b>Disclosure 102-14</b> Introduzione del Presidente/Segretario Generale	Lettera del Presidente	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-15</b> Impatti chiave, rischi e opportunità	Cap. 2 § 1	●	2021	Ports of Genoa
<b>GRI 102: Informativa generale (Etica ed integrità)</b>				
<b>Disclosure 102-16</b> Valori, principi, standard e norme di comportamento	Cap. 2 § 1	●	2021	AdSPMLO
<b>GRI 102: Informativa generale (Governance)</b>				
<b>Disclosure 102-18</b> Struttura della governance	Cap. 1 § 1.2 Cap. 2 § 2.1	●	2021	AdSPMLO
<b>GRI 102: Informativa generale (Coinvolgimento degli stakeholder)</b>				
<b>Disclosure 102-40</b> Elenco dei gruppi di stakeholder	Cap. 3 § 1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-41</b> Accordi di contrattazione collettiva	Cap. 7 § 1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-42</b> Individuazione e selezione degli stakeholder	Cap. 3 § 1	●	2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 102-43</b> Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Cap. 3 § 2	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-44</b> Temi e criticità chiave sollevati	Cap. 3 § 3	●	2021	Ports of Genoa
<b>GRI 102: Informativa Generale (Pratiche di rendicontazione)</b>				
<b>Disclosure 102-45</b> Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Cap. 2 § 2.1	●	2021	AdSPMLO

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>Disclosure 102-47</b> Elenco dei temi materiali	Cap. 3 § 3	●	2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 102-48</b> Revisione delle informazioni	Cap. 1 § 1.1	●	2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 102-49</b> Modifiche nella rendicontazione	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-50</b> Periodo di rendicontazione	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-51</b> Data del report più recente	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-52</b> Periodicità della rendicontazione	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-53</b> Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Cap. 1 § 1.2	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-54</b> Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-55</b> Indice dei contenuti GRI	Cap. 8	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 102-56</b> Assurance esterna	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>GRI 103: Modalità di gestione</b>				
<b>Disclosure 103-1</b> Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Cap. 3 § 3	●	2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 103-2</b> La modalità di gestione e le sue componenti	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 103-3</b> Valutazione delle modalità di gestione	Cap. 1 § 1.1	●	2021	AdSPMLO

## GRI 200 SERIES: Aspetti economici

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>GRI 201: Performance economiche</b>				
<b>Disclosure 201-1</b> Valore economico direttamente generato e distribuito	Cap. 4 § 2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 201-4</b> Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	Cap. 4 § 1		2021	AdSPMLO
<b>GRI 202: Presenza sul mercato</b>				
<b>Disclosure 202-2</b> Proporzione di senior manager/alti funzionari assunti dalla comunità locale	Cap. 7 § 1		2021	AdSPMLO
<b>GRI 203: Impatti economici indiretti</b>				
<b>Disclosure 203-1</b> Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Cap. 4 § 4		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 203-2</b> Impatti economici indiretti significativi	Cap. 4 § 3		2021	Ports of Genoa
<b>GRI 205: Anticorruzione</b>				
<b>Disclosure 205-1</b> Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	Cap. 7 § 6		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 205-2</b> Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Cap. 7 § 6		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 205-3</b> Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Cap. 7 § 6		2021	AdSPMLO

## GRI 300 SERIES: Sostenibilità ambientale

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>GRI 302: Energia</b>				
<b>Disclosure 302-1</b> Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Cap. 5 § 1.2		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 302-2</b> Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Cap. 5 § 1.2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 302-3</b> Intensità energetica	Cap. 5 § 1.2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 302-4</b> Riduzione del consumo di energia	Cap. 5 § 1.2		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 302-5</b> Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	Cap. 5 § 1.2		2021	Ports of Genoa
<b>GRI 303: Acqua e scarichi idrici</b>				
<b>Disclosure 303-1</b> Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Cap. 5 § 5		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 303-2</b> Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Cap. 5 § 5		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 303-3</b> Prelievo idrico	-		-	-
<b>Disclosure 303-4</b> Scarico di acqua	-		-	-
<b>Disclosure 303-5</b> Consumo di acqua	-		-	-
<b>GRI 304: Biodiversità</b>				
<b>Disclosure 304-1</b> Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	-		-	-

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>Disclosure 304-2</b> Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	-		-	-
<b>Disclosure 304-3</b> Habitat protetti o ripristinati	-		-	-
<b>Disclosure 304-4</b> Specie elencate nella "Red List" dell'IUCN e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione	-		-	-
<b>GRI 305: Emissioni</b>				
<b>Disclosure 305-1</b> Emissioni dirette di GHG (gas a effetto serra)	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 305-2</b> Emissioni dirette di GHG da consumi energetici	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 305-3</b> Altre emissioni indirette di GHG	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 305-4</b> Intensità delle emissioni di GHG	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 305-5</b> Riduzione delle emissioni di GHG	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 305-6</b> Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 305-7</b> Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Cap. 5 § 1		2021	Ports of Genoa
<b>GRI 306: Rifiuti</b>				
<b>Disclosure 306-1</b> Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Cap. 5 § 3		2021	Ports of Genoa

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>Disclosure 306-2</b> Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Cap. 5 § 3		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 306-3</b> Rifiuti prodotti	Cap. 5 § 3		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 306-4</b> Rifiuti non destinati a smaltimento	Cap. 5 § 3		2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 306-5</b> Rifiuti destinati allo smaltimento	Cap. 5 § 3		2021	Ports of Genoa

#### GRI 400 SERIES: Sostenibilità sociale e organizzativa

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>GRI 401: Occupazione</b>				
<b>Disclosure 401-1</b> Nuove assunzioni e turnover	Cap. 7 § 1		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 401-2</b> Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	-		-	-
<b>Disclosure 401-3</b> Congedo parentale	Cap. 7 § 2		2021	AdSPMLO
<b>GRI 403: Salute e Sicurezza sul Lavoro</b>				
<b>Disclosure 403-1</b> Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Cap. 6 § 5		2021	AdSPMLO

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>Disclosure 403-2</b> Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Cap. 6 § 5	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 403-4</b> Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Cap. 6 § 5	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 403-5</b> Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Cap. 6 § 5.4	●	2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 403-8</b> Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Cap. 6 § 5.2	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 403-9</b> Infortuni sul lavoro	Cap. 6 § 5.2	●	2021	Ports of Genoa
<b>Disclosure 403-10</b> Malattie professionali	Cap. 6 § 5.2	●	2021	AdSPMLO
<b>GRI 404: Formazione e Istruzione</b>				
<b>Disclosure 404-1</b> Ore medie di formazione annua per dipendente	Cap. 7 § 3	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 404-3</b> Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	Cap. 7 § 3	●	2021	AdSPMLO
<b>GRI 405: Diversità e pari opportunità</b>				
<b>Disclosure 405-1</b> Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Cap. 7 § 1.1	●	2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 405-2</b> Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Cap. 7 § 1.1	●	2021	AdSPMLO

Indicatore GRI	Riferimento nel Bilancio	Status rilevazione	Anno di riferimento	Perimetro di rilevazione
<b>GRI 413: Comunità Locali</b>				
<b>Disclosure 413-1</b> Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Cap. 4 § 3 Cap. 6 § 4		2021	AdSPMLO
<b>Disclosure 413-2</b> Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	Cap. 5		2021	AdSPMLO
<b>GRI 418: Privacy dei clienti</b>				
<b>Disclosure 418-1</b> Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Cap. 7 § 6		2021	AdSPMLO

## Fonti delle informazioni pubblicate

---

### Documentazione AdSPMLO

- Contributi delle Direzioni
  - Relazione Annuale 2021
  - Piano Operativo Triennale 2021-2023
  - Documento di Pianificazione Strategica di Sistema 2021
  - Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale 2020
  - Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle Navi e dei residui del carico 2019
  - Dichiarazione Politica Ambientale 2019
  - Rendiconto Generale 2021
  - Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (ptpc) 2021-2023
  - Piano Triennale del Personale 2022/2024
  - Piano delle Attività di Comunicazione e Marketing 2021-2022
- 

### Studi commissionati da da AdSPMLO

- L'impatto economico e sociale dei porti della Liguria Occidentale - Prometeia 2020
  - Le relazioni logistiche tra l'industria manifatturiera ed il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - SRM
- 

### Informazioni pubblicate online

- <https://www.portsofgenoa.com>
  - <https://dpdigaforanea.it>
  - <https://www.commissario.digaforanea.genova.it>
  - <https://www.palazzosangiorgio.org>
- 

### Bibliografia

- <https://www.un.org/sustainabledevelopment>
  - <https://sdgs.un.org>
  - <https://sdgpulse.unctad.org>
  - <https://isar.unctad.org>
  - <https://unctadstat.unctad.org>
  - <https://www.iaphworldports.org>
  - <https://sustainableworldports.org>
  - <https://www.environmentalshipindex.org>
  - <https://www.imo.org>
  - [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/european-green-deal-communication\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/european-green-deal-communication_en.pdf)
  - [https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/eu-taxonomy-sustainable-activities\\_en](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/eu-taxonomy-sustainable-activities_en)
-

