

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR
LIGURE OCCIDENTALE**

Piano Operativo Triennale

2017-2019

**APPROVATO DAL COMITATO DI GESTIONE
SEDUTA DEL 9 GIUGNO 2017**

Giugno 2017

Indice

- 1. La nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**
- 2. Scenari, inquadramento del mercato e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**
- 3. Le azioni strategiche per il triennio**
 - 3.1 La programmazione delle opere portuali**
 - 3.2 Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema**
 - 3.3 Politica delle concessioni**
 - 3.4 Il lavoro portuale**
 - 3.5 La politica ambientale**
 - 3.6 La politica europea**
 - 3.7 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati**

1. La nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

1.1 Macro obiettivi della nuova Autorità di Sistema

Con la pubblicazione del D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169, ha preso corpo la riforma della portualità italiana, che persegue obiettivi di miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico nazionale, di crescita del traffico di merci e persone e di sviluppo dell'intermodalità

E' stata costituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nella quale sono confluite l'Autorità Portuale di Genova e di Savona, che rappresenta oggi la prima realtà italiana in termini di volumi movimentati, diversificazione produttiva e valore economico.

Tale posizionamento, consolidatosi negli ultimi anni con una ripresa continua e significativa, a partire dalla crisi economica del biennio 2008-2009, conferma la assoluta strategicità del sistema portuale al servizio dell'economia nazionale.

Il ruolo svolto e gli sforzi posti in essere dall'intera comunità portuale che concorre allo sviluppo della competitività dei servizi resi alla merce, a livello italiano ed in prospettiva europeo, delineano uno scenario in cui risulta essenziale porre in essere una strategia fortemente incentrata su alcuni macro obiettivi essenziali per la crescita:

Potenziamento infrastrutturale

- il completamento e l'avvio di alcune opere infrastrutturali ritenute essenziali per il mantenimento della competitività del Sistema nel medio lungo termine, nel quadro dei più significativi ed importanti interventi a scala nazionale e internazionale lungo il Corridoio Reno-Alpi (Terzo Valico, Gronda autostradale e l'avvio insieme alla progettazione della nuova diga foranea di Sampierdarena), e nel breve termine per l'ampliamento della offerta infrastrutturale con i riempimenti di Calata Bettolo e Ronco-Canepa, la nuova piattaforma di Vado Ligure. e gli interventi previsti nel piano del ferro per il potenziamento dell'intermodalità.

Sviluppo della logistica e servizi alla merce

- lo sviluppo delle azioni finalizzate all'efficientamento della filiera logistica al servizio dei principali mercati nazionali e internazionali di sbocco. Ciò si concretizza da una parte in realizzazioni materiali, quali gli interventi di potenziamento delle interconnessioni fra i bacini portuali e la rete di trasporto ed in particolare l'efficientamento del servizio ferroviario di ultimo miglio attraverso l'attuazione del piano del ferro, dall'altra nell'implementazione di un importante lavoro

immateriale già avviato all'interno dei confini portuali e risultato della messa a sistema della componente tecnologica e organizzativa intendendo con quest'ultima il coordinamento degli attori pubblici e privati che intervengono nella catena del trasporto. Si tratta da un lato nella sempre più spinta integrazione del Port Community System nella Piattaforma Logistica Nazionale e dall'altro nella progressiva attuazione dello Sportello Unico Doganale che, con la messa a sistema del ciclo dei controlli, persegue l'obiettivo di fluidificazione ed efficientamento del ciclo della merce.

Rafforzato coordinamento con la pianificazione nazionale

- un forte coordinamento tra il Sistema del Mar Ligure Occidentale e la pianificazione portuale e logistica a livello centrale al fine di
 - i) reperire le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione di importanti opere quali la nuova diga foranea
 - ii) avviare e presidiare un percorso normativo che permetta di affrontare il tema dell'organizzazione del lavoro in porto in funzione dei mutamenti in atto (innovazione, produttività e automazione) che caratterizzano il settore portuale.

I macro obiettivi individuati e declinati nel presente Piano Operativo Triennale 2017-2019 della nuova Autorità di Sistema, rappresentano il punto di partenza di una strategia che dovrà naturalmente dispiegare i suoi effetti in un orizzonte temporale di medio lungo termine.

La complessità che caratterizza il processo di fusione dei due scali di Genova e Savona, non solo dal punto di vista dell'organizzazione dei processi interni all'Ente ma anche e soprattutto dei due ambiti produttivi, richiederà necessariamente un aggiornamento su base annuale di alcune delle importanti azioni che vengono delineate nel documento di programmazione, anche a seguito dei necessari approfondimenti e valutazioni relative agli effetti che tali azioni produrranno sull'offerta dei servizi e sulla competitività del sistema.

Su alcuni temi quali il lavoro portuale, la politica delle concessioni e il sistema dei servizi, oggi viene quindi fornito uno stato dell'arte che caratterizza i due poli di Genova e Savona e alcune prime indicazioni che, nei prossimi mesi, daranno luogo a percorsi *ad hoc* ed azioni concrete di integrazione da sottoporre agli organi di gestione dell'Ente e all'intera comunità portuale.

1.2 Organizzazione della nuova Autorità di Sistema

Gli obiettivi di razionalizzazione, semplificazione e di sistema perseguiti dalla riforma portuale e quelli individuati nel presente piano non possono prescindere dall'approvazione di una nuova organizzazione dell'Ente e della conseguente pianta organica, la cui definizione rappresenta la cartina di tornasole su cui testare l'effettiva volontà e possibilità di raggiungere le mete individuate.

L'unificazione dell'organizzazione dei porti di Genova e Savona-Vado Ligure costituisce una delle sfide maggiori della riforma per la dimensione territoriali dei due scali, per l'entità delle attività che vi si svolgono, ma anche per la diversità dell'organizzazione e delle modalità operative di partenza.

L'attività di armonizzazione di realtà così diverse rappresenta però anche l'occasione di mettere a confronto modelli che si sono sviluppati sulla base di scelte differenti e, a seguito di un'attenta analisi e verifica dei risultati conseguiti o conseguibili, consentirà di valutare e scegliere le opzioni migliori in termini di efficacia ed efficienza.

In questi primi mesi si è avviata l'analisi delle due strutture che ha portato alle seguenti prime indicazioni dei contenuti che la riorganizzazione dovrà recepire:

- a) adesione alle previsioni del d.lgs 169/2016 mediante la costituzione degli Uffici Territoriali di Genova e Savona-Vado Ligure a cui preporre un dirigente al quale affidare le deleghe previste dall'articolo 6 del decreto sopra citato in modo, da un lato di semplificare il più possibile le procedure in base al principio di sussidiarietà, dall'altro di consentire agli Organi dell'Ente di concentrare la propria azione sulle questioni di rilevanza fondamentale per lo sviluppo dell'AdSP;
- b) necessità del rafforzamento della Direzione Tecnica in modo da utilizzare al meglio e rapidamente le risorse disponibili, avviando nel corrente anno la progettazione degli interventi di infrastrutturazione e collegamento previsti nel Piano Triennale delle Opere indispensabili per lo sviluppo dei due scali unitamente alla prosecuzione degli interventi già in corso;
- c) centralità nell'organizzazione dell'Ente delle strutture deputate a sviluppare i programmi di digitalizzazione e ICT delle attività sia interne che a rilevanza esterna dell'AdSP, tenuto conto che la digitalizzazione dei servizi, dei processi e dei procedimenti rappresenterà, unitamente all'avvio del SUA di cui all'articolo 15 bis del d.lgs. 169/2016, la vera svolta capace di imprimere slancio e dinamicità all'azione dell'Ente;
- d) centralità delle strutture dedicate alle attività di pianificazione strategica e territoriale della nuova Autorità di Sistema, in particolare ai fini dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema oltre che della programmazione degli investimenti;

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

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

Nelle pagine seguenti verranno sinteticamente rappresentati i principali elementi che delineano il **posizionamento competitivo del Sistema del Mar Ligure Occidentale** nei singoli comparti che caratterizzano l'offerta portuale.

Tali elementi sono il risultato sia degli approfondimenti e delle analisi che vengono sviluppate all'interno dell'Ente, sia di un confronto con le principali categorie coinvolte nella filiera del trasporto che nello specifico dovrà essere sviluppato ed indirizzato al fine di garantire un continuo riscontro delle politiche poste in essere dall'Autorità di Sistema.

A livello macro economico le più accreditate istituzioni internazionali, tra cui FMI e WTO, sono concordi nel rilevare per il prossimo triennio una crescita nel PIL mondiale attorno al 3,6% annuo, diversamente distribuita tra le economie in via di sviluppo (tra le quali Cina, India e Sud Est asiatico con più elevati tassi di crescita intorno al 7%), e le economie avanzate ove la crescita è valutata in termini decisamente più modesti (in media attorno all'1,8% annuo).

Nello specifico, per quanto riguarda l'area euro, le previsioni nel complesso non appaiono particolarmente ottimistiche, ove la crescita del PIL è stimata attestarsi nel medio termine (2020) ad un più modesto 1,5% annuo, a causa di criticità derivanti principalmente da alti livelli debito pubblico e elevati tassi di disoccupazione, accompagnati da vincoli strutturali nelle politiche fiscali dei paesi membri che allo stato ancora frenano la possibilità di porre in essere efficaci misure di espansione.

Sul lato degli scambi internazionali, si è assistito ad una significativa decelerazione della crescita del commercio a livello mondiale che, dopo il crollo del 2008-2009, ha registrato tassi di crescita media di circa il 3% annuo a partire dalla fine del 2012 (percentuale inferiore della metà rispetto al tasso medio di espansione degli ultimi tre decenni).

Le ultime previsioni pubblicate da WTO evidenziano una crescita nel commercio mondiale di beni tra il 2% e il 4% tra il 2017 e il 2018, sottolineando nel contempo come l'ampia forchetta di variabilità sia da ricondursi alla debolezza generalizzata dell'economia mondiale e al venir meno di una relazione storicamente rilevata e più che proporzionale tra PIL e commercio internazionale.

Tali fenomeni si riflettono direttamente anche sulle dinamiche relative al commercio movimentato via mare, ove la crescita del volume complessivo riferita al biennio 2014 - 2015 è stata pari al 2,1%, ovvero un tasso inferiore rispetto alla media storica, rappresentando l'aumento più contenuto fatto registrare dal 2009 ad oggi.

Pur in un contesto di oggettivo rallentamento, il 2015 (ultimo anno con dati consolidati disponibili) ha comunque fatto registrare il record storico di volumi movimentati via mare, superando per la prima volta i 10 miliardi di tonnellate.

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

Inoltre, il radicamento dei traffici anche nel territorio limitrofo agli scali di Genova e Savona, evidenzia almeno per alcune merceologie (prevalentemente rinfuse e merci varie), una stretta integrazione funzionale con le industrie di produzione presenti sul mercato di riferimento.

Una parte di merci ricche, che viaggiano in container, vengano oggi intercettate dai porti del Nord Europa per essere poi trasportate e distribuite sul territorio nazionale (oggi stimate in circa 600.000 unità). Tale segmento potenzialmente acquisibile a sostegno della naturale e auspicabile crescita del mercato interno, richiede oggi di porre in essere una serie di azioni, tra cui alcune delineate nei successivi paragrafi, con l'obiettivo di poter garantire un'offerta logistica alla merce in linea con i bisogni manifestati dalle imprese produttrici e distributrici.

Un ulteriore obiettivo di mercato riguarda l'ampliamento del raggio di competitività del sistema portuale alle regioni d'oltralpe, proponendo un'alternativa di servizio dal Sud per i traffici di import/export della Svizzera e della Germania meridionale (Baviera, Baden-Württemberg) attraverso la messa a punto di efficienti servizi intermodali, in grado di sfruttare le opportunità aperte dal prossimo completamento delle infrastrutture ferroviarie del corridoio Reno-Alpi.

Il punto chiave coincide con la messa a punto di una **"offerta di sistema"** che consenta di proporre al mercato un prodotto logistico affidabile con rese garantite in termini di tempi e costi.

Tutto ciò necessita di avviare e sviluppare un maggiore coordinamento tra gli attori pubblici e privati coinvolti al fine di rimuovere i colli di bottiglia organizzativi ed in parte infrastrutturali che non permettono una adeguata penetrazione commerciale dei servizi offerti dal porto e dal suo sistema.

Da questo punto di vista si renderà necessario accompagnare alla definizione del posizionamento competitivo del sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale, appropriati

Da questo punto di vista si renderà necessario accompagnare alla definizione del posizionamento competitivo del sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale, appropriati strumenti di marketing “territoriale”, mirati e orientati ai potenziali clienti, con l’obiettivo di rendere leggibile e valutabile dal punto di vista commerciale il complesso dei servizi già disponibili nonché avviare una sempre più stretta sinergia con il sistema dei terminali intermodali interni .

Su questo tema si può oggi contare su una più matura consapevolezza da parte delle Istituzioni che scaturisce dal disegno condiviso dalle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria nell’ambito del «*Protocollo di Intesa per la costituzione di una Cabina di Regia con finalità di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del Nord-Ovest*» sottoscritto a settembre 2015 dai tre presidenti di Regione e perfezionato dal **memorandum** sottoscritto nell’ambito degli Stati Generali della Logistica a Novara nel maggio del 2016 e recentemente consolidato ed ampliato a Genova nel maggio del 2017 con la formalizzazione delle intese tra le tre Regioni ed il Ministero. Sempre in quest’ottica si sottolinea l’avvio da parte della Regione Piemonte della messa a sistema dei terminali di Orbassano, Novara e Rivalta con la costituzione di una Società aperta ai privati ed alle Istituzioni.

2.1. I traffici containerizzati

Negli ultimi 5 anni, la crescita del traffico globale di contenitori si è assestato intorno a tassi di crescita compresi tra il 3 e il 4% annuo. Il consuntivo 2016 ha fatto registrare un incremento pari a circa il 3,7% sull’anno precedente per un volume complessivo di 153 milioni di TEU movimentati.

La crescita della capacità di carico delle porta contenitori e della concentrazione dei traffici in capo ai principali operatori del trasporto internazionale stanno determinando significativi effetti sulla domanda di servizi portuali che si caratterizza per una razionalizzazione delle toccate ed un aumento significativo dei volumi connessi al singolo arrivo nave.

La significativa ripresa dei traffici che si sta delineando nel 2017 anche grazie a una ripresa dei noli sulle principali rotte a livello globale, si osserva comunque un progressivo riallineamento tra domanda di trasporto e capacità di stiva.

In tale contesto, il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha fatto registrare una continua crescita concentrando una percentuale superiore al 35% del mercato nazionale (al netto degli scali di transhipment) e il 55% di quello Tirrenico.

Risultato che dipende essenzialmente dai seguenti fattori:

- Il buon posizionamento al servizio de regioni a più alta valenza industriale/distributiva (marco regioni del Nord Ovest e regioni Veneto ed Emilia Romagna);
- una competizione sempre più condizionata dalle trasformazioni in atto nel settore dello shipping che tendono a “limitare” e concentrare il numero degli scali nei porti più idonei in termini di infrastrutture e completezza servizi offerti.

Il sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale si presenta come una realtà diversificata dove tale diversificazione produttiva e di servizio rappresenta senza alcun dubbio uno dei principali vantaggi competitivi nei confronti degli scali concorrenti.

L’insieme delle opere, impianti e servizi, adeguati anche alla gestione delle grandi navi di ultima generazione, oltre alla posizione privilegiata del sistema rispetto alle realtà produttive e distributive nazionali, consentono di offrire collegamenti su tutte le rotte internazionali con frequenze adeguate al soddisfacimento della domanda.

Per fare fronte alla concorrenza e in linea con le previsioni di incremento dei traffici di merce containerizzata delineati nei piani di sviluppo dei principali terminal genovesi e del nuovo terminal di Savona-Vado, il mantenimento e il consolidamento delle linee a livello di sistema costituisce il principale obiettivo dello scalo.

A questo proposito occorre ricordare come tale posizionamento scaturisca non solo dall’offerta dei servizi sulle rotte internazionali a lungo raggio, ma anche dalle relazioni inframediterranee e con il medio oriente che rappresentano un mercato consolidato e con potenzialità di crescita.

Al fine di corrispondere alle esigenze manifestate dal mercato nazionale e lavorare su una progressiva penetrazione nei mercati europei, occorrerà focalizzare sforzi e attenzione sulla logistica, intesa come rispetto dei tempi di consegna (resa merce), che potrà essere assicurata solo attraverso importanti interventi sul ciclo dei controlli e su tutte le fasi che accompagnano e seguono il ciclo strettamente portuale, nonché sul miglioramento del servizio ferroviario sull’ultimo miglio tra porti e hinterland.

Come sarà meglio descritto nei successivi capitoli, è proprio grazie a un approccio integrato e coordinato lungo l’intera filiera distributiva della merce che transita dal sistema portuale che sarà possibile accrescere la competitività del Sistema del Mar Ligure Occidentale rispetto ai porti del Nord Europa; allargare il mercato verso Svizzera e Germania non potrà prescindere da un utilizzo sempre più competitivo della modalità ferroviaria.

2.2. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

Questo segmento di mercato, come già evidenziato in precedenti documenti di programmazione, ha vissuto negli ultimi anni un progressivo e generalizzato

ridimensionamento a seguito dell'effetto sostitutivo dei container. Si evidenzia, in generale, il calo del *general cargo* e del refrigerato mentre il comparto dei rotabili, successivamente alla crisi economica del 2009, ha registrato significativi incrementi di traffico.

Una ulteriore conferma di questo andamento è riscontrabile negli ultimi dati disponibili circa l'evoluzione e la consistenza della flotta mondiale, da cui si desume il continuo declino delle navi destinate alle merci varie (4% dell'intera flotta rispetto al 13% dell'anno 2000). Le previsioni per tale segmento di traffico risultano altamente incerte, a maggior ragione per quanto riguarda i traffici ro-ro, che hanno carattere essenzialmente eurocentrico e risultano molto elastici alle politiche fiscali adottate dai vari paesi.

Emerge comunque la tendenza alla concentrazione del comparto tra operatori sempre più specializzati che approntano naviglio più moderno ed evoluto per offrire crescenti possibilità di scambio modale a favore del contenitore (ad esempio le nuove navi Con-Ro).

All'interno di questo scenario, il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, anche a motivo della posizione baricentrica e strategica rispetto al mercato di O/D interna, ha nel tempo consolidato e sviluppato il suo posizionamento competitivo attraverso l'offerta di servizi qualitativamente elevati e specializzati (soprattutto per quanto riguarda le merci varie) nonché di terminal in grado di accogliere le crescenti quote di traffico rotabile delle Autostrade del Mare.

L'interscambio euro mediterraneo e le prospettive di sviluppo delineano uno scenario in cui, pur nella variabilità che caratterizza gli scambi con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo, il Sistema Portuale vede rafforzata la relativa quota di mercato, anche rispetto ai principali scali nazionali.

Tale rafforzamento, date le specificità del comparto dei rotabili e la tipologia delle rotte operate (cabotaggio nazionale e mediterraneo), potrà essere agevolato dalle politiche nazionali orientate al *marebonus* e *ferrobonus* per lo sviluppo di nuovi servizi.

Sulla base dei piani di impresa dei principali concessionari operanti in questo segmento di mercato, si prevedono significative percentuali di crescita del traffico. Va sottolineato che nei terminali interni (es Novara, Verona ed altri) la quota di traffico ferroviario legata al trasporto di semirimorchi presenta una costante crescita ed è oltre il 50%; le strutture portuali in grado di garantire tale servizio (disponibilità di linee ferroviarie con sagoma adeguata) saranno sempre più scelte dal mercato che proporrà il sistema non guidato nave-treno su lunghe percorrenze. Questo tema dovrà essere sviluppato nel Piano del Ferro Portuale.

Per gli altri segmenti (frutta, prodotti forestali, acciai) anche in relazione alla specializzazione nel frattempo intervenuta e alla tipologia di operatori (anche di rilievo internazionale) presenti nel sistema, si prevede che possano essere consolidati e parzialmente sviluppati i volumi raggiunti negli ultimi anni.

2.3 I traffici di rinfuse liquide

Il comparto, almeno per quanto concerne il trasporto marittimo di greggio, presenta ad oggi caratteristiche di variabilità e incertezza considerati i seguenti fattori: le scorte di prodotto stanno raggiungendo un nuovo massimo storico, la domanda cinese ha fatto registrare una significativa contrazione nel corso del 2016, le rate di nolo, dopo un rialzo a fine dello scorso esercizio, sono tornate a diminuire nei primi mesi del 2017.

Per quanto riguarda le prospettive dei prodotti raffinati, molti analisti sono convinti che il secondo semestre del 2017 possa rappresentare un punto di svolta; le stime dell'Agencia Internazionale per l'Energia parlano di un incremento di prodotti raffinati da trasportare pari a 1,4 milioni di barili al giorno, a seguito di un incremento della domanda proveniente da India e Cina e dai paesi Asean, oltre ad un risveglio registrato in alcune aree dell'America Latina.

In relazione alle altre rinfuse liquide minori (chimici, oli vegetali, prodotti alimentari, vino ecc.), la diversificazione produttiva e l'andamento del trasporto e importazione di materie prime è direttamente connessa alle richieste delle industrie presenti sul mercato e a fattori macro economici che influenzano la scelta dei Paesi da cui effettuare l'approvvigionamento.

Il Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale presenta, in relazione al comparto, un'offerta articolata tra importazione di greggio, movimentazione di prodotti e importazione di materie prime di cui al settore chimico e alimentare.

Per i volumi di greggio, che hanno subito nel tempo una contrazione, gli operatori prevedono una sostanziale stabilità dei traffici.

Per la componente dei prodotti raffinati (in importazione o esportazione dopo la lavorazione delle materie prime presso gli impianti industriali costieri e/o interni) si prevede un andamento stabile.

Nel caso delle altre rinfuse liquide minori, pur nella estrema variabilità e diversificazione che caratterizza il segmento, i recenti accordi societari e la possibile integrazione tra gli impianti di Genova e di Savona determinano la possibilità di ottimizzare le capacità ricettive e di perseguire un obiettivo di incremento dei traffici. Si dovranno anche verificare le opportunità di nuove collocazioni all'interno delle aree portuali delle attività oggi insediate nel tessuto urbano, anche in relazione a progetti già avviati d'intesa con le Istituzioni locali.

2.4 I traffici di rinfuse solide

Il settore delle rinfuse solide presenta un elevato livello di diversificazione e i relativi volumi che fanno capo al sistema portuale del Mar Ligure Occidentale risultano fortemente condizionati non solo dalle performance di alcuni importanti impianti costieri utilizzatori, ma anche dall'andamento delle principali industrie che operano nel mercato di riferimento (edilizia, cementifici, vetrerie, chimica).

L'andamento delle importazioni di carbone è da anni in declino a causa della progressiva riduzione del suo utilizzo sia per un impiego industriale sia per la produzione di energia elettrica: in mancanza di mutamenti delle politiche energetiche nazionali, per il settore si può prevedere al più il mantenimento dei valori consolidati.

La crisi delle rinfuse nere, accentuata per il sistema portuale dalla chiusura della centrale ENEL di Genova e della centrale Tirreno Power di Vado Ligure, determina l'esigenza di razionalizzare il Sistema a fronte delle nuove prospettive della domanda.

Le importazioni di cereali, indirizzate a grandi clienti dell'industria alimentare, sono

sostanzialmente stabili e si prevedono tali anche per il prossimo futuro, con lievi oscillazioni legate alla variazione dei prezzi sul mercato internazionale ed alle conseguenti politiche di acquisto.

Per le altre rinfuse (bianche, polverose, sali, fertilizzanti) gli operatori del polo savonese indicano buone prospettive di crescita, ipotizzando un incremento del 20% dei traffici nel prossimo triennio. Nel polo di Genova sono da tempo in corso strategie di diversificazione produttiva orientata verso altri settori merceologici emergenti legati alle biomasse (pellet e cippato) e al settore dei rifiuti destinati al riutilizzo ovvero allo smaltimento.

2.5 La movimentazione passeggeri

La domanda crocieristica mondiale ha registrato nel corso del 2016 un andamento positivo con un tasso di crescita attorno al 4% rispetto all'anno precedente e con un numero di passeggeri stimato tra i 24 e 25 milioni. Se si analizza la serie storica dell'evoluzione della domanda mondiale a bordo di navi delle compagnie appartenenti alla Cruise Lines International Association (CLIA) che rappresenta oltre il 95% della capacità totale della flotta di navi da crociera, negli ultimi 20 anni la domanda è quasi quadruplicata, con un tasso crescita anno su anno che non si è mai arrestato, neppure nel biennio di inizio crisi economica mondiale (2008-2009).

Per quanto riguarda le aree geografiche maggiormente servite, l'area mediterranea, pur rivestendo oggi un interesse decisamente maggiore rispetto agli inizi degli anni 2000, fa segnare nell'ultimo biennio una lieve contrazione. In particolare, per quanto riguarda il mercato italiano, il movimento passeggeri, inteso come somma degli imbarchi-sbarchi e transiti dai porti crocieristici, è cresciuto senza sosta fino al 2011 per poi assumere un andamento variabile, ma comunque attestato stabilmente oltre 10 milioni di passeggeri da cinque anni a questa parte.

Nell'ambito Mediterraneo la neo costituita AdSP del Mar ligure Occidentale si colloca al terzo posto, con un traffico complessivamente movimentato prossimo alle 2 milioni di unità, alle spalle di Barcellona (circa 2,7 milioni) e Civitavecchia (circa 2,3 milioni). Lo scenario previsionale relativo al suddetto mercato potrebbe scontare, rispetto a quello mondiale, un lieve rallentamento nel corso del corrente anno per poi riposizionarsi verso un trend di crescita sia in termini di posizionamento delle navi nell'area, che di previsione di passeggeri trasportati.

Le stime di crescita nel prossimo triennio, anche a seguito di alcuni importanti interventi di riqualificazione nello scalo savonese, prevedono per il Sistema un consolidamento delle attività sia per il passeggero da funzione crocieristica, sia per quelli di cui alle navi traghetto, che hanno registrato negli ultimi anni costanti trend di sviluppo.

La vocazione dei porti del sistema e la relativa posizione baricentrica rispetto alle principali

O/D terrestri, potranno inoltre favorire una politica di intervento che aumenti l'attrattività del porto in stretto coordinamento con lo sviluppo turistico della città.

2.6 Il settore industriale

Il settore della costruzione e riparazione navale nel porto di Genova rappresenta una realtà di assoluto rilievo per l'economia del porto e della città in termini di reddito, lavoro e valore aggiunto.

Il settore industriale compreso nel perimetro portuale pesa in media il 40% sul totale, come rappresentato nella seguente tabella.

	<i>occupazione</i>	<i>%</i>	<i>Fatturato</i> <i>M.ni €</i>	<i>%</i>	<i>VA</i> <i>M.ni €</i>	<i>%</i>
<i>Attività nel perimetro del Porto di Genova</i>						
Settore industriale	3.695	42%	964	42%	284	38%
Totale attività portuali	8.699		2.302		753	

Fonte: estratto da "Analisi di impatto economico e sociale del porto di Genova" – Nomisma/Prometeia/Tema, giugno 2016

I dati occupazionali rappresentati in tabella si riferiscono agli occupati diretti di un settore caratterizzato da un forte indotto (stimabile in altrettante migliaia di unità) e costituito dalle imprese rientranti nella catena produttiva della cantieristica e della riparazione

Nello specifico, il sito delle riparazioni navali (Aree di Levante) include tre aree principali: Calata Gadda, Molo Giano e Levante concentrate in un'area ad est del Porto Vecchio in cui opera una filiera produttiva costituita da:

- **70 imprese autorizzate** che provvedono una gamma completa di servizi per ogni necessità relativa alle riparazioni;
- **180 ditte con autorizzazione provvisoria** per attività a bordo nave sopra i 24 metri (chiamate da armatore);

Le imprese operano su un'area di 425.000 metri quadrati e 2.710 metri di banchine con un sistema di cinque bacini il cui utilizzo, nonostante la crisi economica del biennio 2008-2009 è in ripresa.

Grazie alla collocazione del porto di Genova e alla sua offerta terminalistica, le attività industriali rappresentano un punto di forza del sistema portuale tirrenico e in futuro potranno ulteriormente beneficiare degli interventi di potenziamento infrastrutturale in via di realizzazione (connessioni ferroviarie, autostradali e aeroportuali).

L'eccellenza del distretto genovese della riparazione/costruzione è connessa all'elevato livello dei servizi offerti, alla reputazione conquistata nel tempo e alla professionalità della forza lavoro specializzata e dedicata al processo produttivo.

Le prospettive di crescita del mercato delle riparazioni nel Mediterraneo sono legate alla posizione di centralità nel panorama dei traffici marittimi. I porti liguri rappresentano importanti “capolinea” del settore crocieristico e del trasporto di contenitori, traffici che sono serviti con navi di dimensioni sempre più grandi e dotate di impianti tecnologicamente sempre più avanzati.

In questo scenario, al settore delle riparazioni navali è richiesto di poter investire e garantire un adeguato sviluppo delle imprese in esso presenti in maniera tale da rispondere alle pressanti esigenze del mercato in termini di rispetto delle programmazioni di scali, di limitazione dei periodi di fermo nave e di riduzione dei costi e dei tempi di deviazione dalle rotte per effettuare le operazioni a bordo.

Da uno studio sviluppato da RINA sono emersi i seguenti punti di forza del settore:

- Collocazione ottimale, nel cuore del Mediterraneo in un’area strategica per i traffici container e il mercato crocieristico.
- Presenza di un portafoglio di clienti fidelizzato e consolidato.
- Riconosciuta professionalità dei fornitori di servizi.
- Capacità di servire in maniera flessibile un’ampia varietà di tipologie di flotta.

Alla luce delle esigenze del mercato e delle connesse richieste di upgrading e di sviluppo di attività specializzate, l’Autorità di sistema intende accelerare l’avvio di importanti progetti di riqualificazione delle citate aree di Levante in coerenza con gli strumenti di pianificazione esistenti e in un quadro di maggiore compatibilità ambientale delle lavorazioni con un confinante tessuto urbano. In particolare, sulle proposte contenute nel “Blue Print” elaborato dal Renzo Piano Building Workshop è in corso un’attività di aggiornamento tra le Istituzioni al fine di:

- avviare nell’immediato le procedure per l’assegnazione del servizio dei bacini di carenaggio con l’intento di rafforzare il posizionamento competitivo del settore in un’ottica di utile integrazione verticale tra le attività di riparazione e il servizio dei bacini;
- valorizzare alcune specializzazioni a maggior valore aggiunto, in particolare nel segmento dei grandi yacht e del diporto, che rappresentano realtà di assoluto rilievo nel relativo mercato di riferimento;
- sostenere il posizionamento di Genova nel settore fieristico della Nautica da diporto (Salone Nautico);
- valorizzare e riorganizzare le aree per le riparazioni navali al fine di consolidare le attività produttive in esse presenti (ad esempio rivisitazione banchine Molo Giano).

Nella citata esigenza di salvaguardare la compatibilità ambientale delle lavorazioni, l’Autorità ha già attivato i seguenti interventi:

- fornitura di energia elettrica alle navi in tutti i bacini dell'ambito riparazioni navali - (9,3 milioni di euro);
- messa in sicurezza ambientale del bacino n. 1 (copertura) – (8,5 milioni di euro).

3. Le azioni strategiche per il triennio

3.1 La programmazione delle opere portuali

La programmazione delle opere di grande infrastrutturazione in ambito portuale costituisce una delle principali azioni strategiche che fanno capo all'Ente di governo del porto.

Per quanto concerne gli obiettivi che l'Autorità di Sistema Portuale si pone nel prossimo triennio, gli stessi possono essere di seguito sintetizzati:

- avvio del processo volto alla progettazione, finanziamento e realizzazione della **nuova opera di protezione a mare nel bacino di Sampierdarena**;
- completamento degli interventi in corso destinati al **potenziamento e qualificazione della capacità offerta dal sistema Genova-Savona**;
- completamento della progettazione e avvio degli interventi riguardanti il **piano del ferro** e i **collegamenti alle principali arterie urbane e autostradali**.

La nuova diga foranea del Bacino di Sampierdarena

L'opera costituisce il punto centrale della pianificazione dell'Ente nel lungo termine, rispondendo ad una fondamentale esigenza di adeguamento del sistema degli accessi marittimi del Bacino di Sampierdarena, ai bisogni di navigabilità ed evoluzione del naviglio di maggiori dimensioni e alle interferenze tecniche con le procedure di decollo e di atterraggio dell'attiguo aeroporto.

Come accennato nel capitolo introduttivo, l'intervento si colloca all'interno di una più ampia pianificazione nazionale delle infrastrutture, anche in chiave europea. Infatti, il previsto completamento del Terzo Valico ferroviario e i connessi lavori di adeguamento delle linee da/verso i principali valichi alpini, non può che essere messo a sistema con una infrastruttura marittima di ultima generazione, in grado di massimizzare le performance del trasporto intermodale nei confronti delle principali O/D europee.

La valenza delle opere al servizio del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e dell'intera macro regione economica del Nord Ovest, non può che essere considerata strategica negli obiettivi del Governo centrale e della politica europea di intervento sui principali corridoi internazionali.

Sotto il profilo delle risorse finanziarie la programmazione dell'Ente, recentemente approvata, ha stanziato le somme necessarie per l'avvio delle procedure di affidamento della progettazione della nuova diga che rappresenta la condizione necessaria per il conseguente finanziamento e avvio dell'opera.

Le dimensioni della stessa, anche sotto il profilo dei costi, oggi stimati in circa 1 miliardo di euro, evidenziano come la fase di progettazione risulti essere un momento essenziale per la definizione delle principali caratteristiche dell'opera, non solo con riferimento all'evoluzione del naviglio di progetto, ma anche rispetto all'esigenza di programmazione di fasi che consentiranno il progredire dell'intervento senza determinare interferenze con l'operatività portuale.

Nel corso del 2017 sarà quindi predisposto un capitolato per l'avvio delle procedure di gara di progettazione.

Lo sviluppo dell'intervento è previsto articolarsi in fasi nell'ambito delle quali la prima sarà rappresentata dall'adeguamento dell'imboccatura di ponente in linea con le esigenze di navigabilità e accesso che caratterizzano il bacino portuale di Sampierdarena in corrispondenza della realizzazione dei nuovi terminal container:

- l'ambito Sanità-Bettolo sul quale insisteranno navi di maggiori dimensioni 14.000-18.000 TEU e che, almeno in prima fase, necessiterà di essere reso "indipendente" rispetto ai restanti movimenti che interesseranno Sampierdarena da Ponte Idroscalo fino a Molo Ronco;
- le altre realtà a ponente rispetto a Bettolo che potranno beneficiare di un nuovo punto di ingresso marittimo senza interferire con il traffico complessivo per garantire il massimo livello di operatività e di accoglienza delle navi servite.

Completamento degli interventi in corso destinati al potenziamento e qualificazione della capacità offerta dal sistema Genova-Savona

Il piano delle opere approvato in sede di bilancio preventivo dell'Autorità di Sistema ha articolato i principali interventi e la relativa copertura finanziaria per il prossimo triennio.

Per quanto concerne il **porto di Genova** occorre preliminarmente sottolineare come, contestualmente alle procedure di gara che accompagneranno l'avvio degli interventi programmati per l'anno in corso, l'Ente si prefigge un importante obiettivo di breve termine che consiste nel cosiddetto "piano delle progettazioni".

Infatti, anche a seguito dell'intervenuto D. Lgs. 50/2016 che ha sostanzialmente modificato le procedure di appalto determinando l'esigenza di predisporre un livello di progettazione esecutiva per la maggioranza degli interventi, è risultato fondamentale dedicare risorse, anche finanziarie, per l'avanzamento e la conseguente cantierabilità dei progetti strategici. Tra questi rientrano:

- la nuova diga foranea;
- il cosiddetto ribaltamento a mare di Sestri Fincantieri;
- la pavimentazione di Calata Bettolo;

- la nuova Torre Piloti;
- il Punto di Entrata Designato;
- le opere complementari del terminal contenitori Ronco-Canepa.

Alle attività di progettazione sono stati dedicati circa 12 milioni di euro nel bilancio 2017 che saranno utilizzati per l'avvio delle relative procedure di gara.

Tra gli interventi infrastrutturali in realizzazione più significativi programmati per l'anno in corso si possono ricordare:

- il progetto fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra porto di Voltri (12 milioni di euro) - L'intervento, cofinanziato dall'UE nell'ambito del Programma CEF, risponde all'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'inquinamento acustico nelle aree portuali e in quelle limitrofe attraverso la realizzazione degli impianti necessari alla alimentazione elettrica delle navi dalla rete elettrica nazionale così come previsto dal programma di interventi in attuazione del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra;
- le opere a verde presso il canale di calma di Prà (1,5 milioni di euro) finalizzate a creare una barriera tra l'infrastruttura portuale e le aree urbane circostanti ed a conseguire l'obiettivo, da tempo auspicato e richiesto dai residenti, di ridurre l'impatto acustico e visivo delle attività terminalistiche;
- lo spogliatoio manovre di Voltri (600.000 euro) che prevede la realizzazione di una struttura a due piani atta ad ospitare il personale dell'impresa concessionaria del servizio ferroviario portuale ed il personale delle imprese ferroviarie operanti all'interno del parco di Voltri Mare;
- la protezione passeggiata di Voltri in destra idraulica Torrente Leira (300.000 euro);
- l'intervento di fornitura e posa in opera delle passerelle presso Stazioni Marittime (2.200.000 euro) che risulta particolarmente rilevante al fine di consentire l'attracco delle navi da crociera di ultima generazione i cui scali presso il porto di Genova sono già programmati per la stagione 2017.

Nel biennio 2018-2019 si procederà con l'appalto delle opere dedicate al completamento del terminal contenitori di Calata Bettolo e di Ronco-Canepa, della nuova Torre Piloti e di parte degli interventi di cui al piano del ferro e di infrastrutturazione stradale.

In relazione al **porto di Savona**, dando seguito alle linee di indirizzo tracciate dal vigente Piano Regolatore, approvato nel 2005, il lavoro dell'Authority negli ultimi anni si è focalizzato sul perfezionamento del progetto di sviluppo del sistema multimodale di Vado

Ligure, e del complesso di interventi, pubblici e privati, di carattere marittimo, intermodale, logistico, ambientale, energetico ed urbanistico che fanno perno su tale progetto.

Traguardando questi obiettivi fondamentali, il piano delle opere per il periodo 2017/2019, destinato a potenziare e qualificare l'offerta infrastrutturale si articola nei seguenti interventi principali:

- La piattaforma multipurpose

La realizzazione della piattaforma multipurpose di Vado Ligure determinerà significativi benefici economico-sociali, rafforzano il sistema dei porti liguri e completando l'offerta disponibile con un impianto gateway adatto ad ospitare le nuove generazioni di navi, di dimensione sempre crescente, in termini di fondali e produttività di banchina.

A questa iniziativa sono legate le più importanti prospettive di rilancio del territorio: le nuove attività portuali che troveranno spazio sulla piattaforma di per sé rappresentano un'importante elemento di sviluppo occupazionale diretto e indiretto; i nuovi flussi di traffico attraverso il porto genereranno inoltre una richiesta di servizi alle merci che potrà trovare risposta negli spazi disponibili sul territorio, per l'insediamento di attività a valore aggiunto.

Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma della superficie di circa 210.000 m², destinata ad ospitare un terminal contenitori da 700/800.000 TEU, dotato di una banchina rettilinea della lunghezza di 700 m, con due accosti ad elevato pescaggio (uno in radice a -15 m ed uno in testata a -22 m).

I lavori sono in corso, con un avanzamento fisico di circa il 45% e l'avvio dell'attività del terminal, su di una prima fase operativa, è previsto entro la fine del 2018.

Attualmente è in corso l'iter approvativo di una variante costruttiva che prevede una realizzazione tutta in terrapieno, a fronte dell'iniziale progetto parzialmente "a giorno". Nella variante sono ricomprese anche le predisposizioni edili per una possibile futura alimentazione elettrica alle navi in banchina (cold ironing). Detta variante è stata assoggettata a VIA in sede regionale con esito positivo e ha concluso l'iter della Conferenza dei servizi – Intesa Stato Regione per le ulteriori autorizzazioni di natura amministrativa. E' attualmente in fase conclusiva l'esame al Consiglio Superiore dei LL.PP. per l'approvazione in via tecnica.

- Interventi complementari: Interconnecting tubazioni petroli ed altri impegni di Accordo di Programma

Il quadro complessivo degli interventi sul sistema multimodale di Vado Ligure sono stati definiti dall'Accordo di Programma sottoscritto da Regione Liguria, Autorità Portuale, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure, allo scopo di individuare l'assetto definitivo della piattaforma e delle aree limitrofe e di garantire l'efficacia operativa della nuova struttura e la sua integrazione ottimale nel contesto territoriale di Vado Ligure e dell'area circostante.

L'Accordo di Programma pone a carico dell'ex APSV anche il trasferimento degli oleodotti di connessione fra i pontili e i depositi costieri, che oggi corrono entro l'alveo del torrente Segno, per il quale è peraltro previsto un consistente intervento idrogeologico di messa in sicurezza. Inoltre, sono in corso di definizione con il Comune di Vado un complesso di interventi per la riqualificazione della fascia costiera, tra cui il trasferimento concertato dei residenti dell'area "Gheia".

Per ottemperare alle esigenze di monitoraggio ambientale previste dall'Accordo di Programma, Autorità Portuale e Fondazione CIMA hanno stipulato una convenzione per la promozione di un programma di ricerca scientifica ambientale che accompagnerà la realizzazione della piattaforma, attraverso campagne di analisi e monitoraggio che vanno oltre le prescrizioni della commissione regionale di Valutazione di Impatto Ambientale. L'obiettivo è il monitoraggio di fondali, flora e fauna, partendo dall'analisi pre-intervento dello stato dell'area), per verificare l'impatto delle opere e studiare in maniera approfondita anche aspetti non richiesti dalla commissione VIA, ma che possono dare ulteriore garanzia del rispetto dell'habitat marino.

I risultati delle attività di monitoraggio sono disponibili per i soggetti istituzionali su specifico applicativo WebGIS.

- Spostamento della diga foranea

L'intervento è necessario per proteggere i nuovi accosti della piattaforma multipurpose e, secondo le previsioni del Piano regolatore portuale, è propedeutico alla realizzazione di nuovi accosti ro-ro e spazi operativi. Realizzata la progettazione preliminare dell'intervento nel 2010, nel corso del 2014 sono stati effettuati studi marittimi relativi alle manovre delle navi ed è stata valutata l'opportunità di suddividere l'intervento in fasi successive di lavoro per garantire una protezione della costruenda piattaforma, avviando una revisione tecnico/economica del progetto preliminare, attualmente in corso.

Si rimarca che, nell'ambito dello quadro economico della variante costruttiva della Piastra Multifunzionale di cui sopra, grazie alle economie realizzate con la modifica di tipologia

costruttiva, è previsto venga realizzata la prima fase della nuova diga foranea, consistente nello spostamento a mare dell'ultimo tratto dell'attuale antemurale.

- Altri interventi

Parte dei restanti interventi previsti riguardano impegni presi con i Comuni, ovvero la realizzazione di un edificio servizi ad uso pubblico nella spiaggia di Zinola, il riordino della spiaggia Eroe dei Due Mondi, il ripascimento degli arenili cittadini.

Completamento della progettazione e avvio degli interventi riguardanti il piano del ferro e i collegamenti alle principali arterie urbane e autostradali.

Come più volte sottolineato in precedenti documenti di programmazione, il tema delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento tra porto e mercato interno riveste un'importanza fondamentale per la competitività del sistema logistico.

Lo sforzo di allargare il mercato servito dalla nostra portualità passa forzatamente attraverso lo sviluppo della modalità ferroviaria, l'attraversamento dei valichi verso Svizzera e Germania con treni da 750 metri potrà essere una grande opportunità se affrontata con la necessaria organizzazione. A questo proposito si deve evidenziare come lo schema adottato della portualità nord europea preveda la concentrazione, e il successivo inoltramento, presso centri Intermodali dotati dalle necessarie infrastrutture dei flussi più parcellizzati provenienti da singoli porti o terminal portuali. Tale organizzazione rappresenta un modello da valutare con particolare attenzione considerata l'attuale dotazione delle infrastrutture ferroviarie interne ai porti e la scarsa concentrazione dei mercati serviti sulle lunghe percorrenze dalle singole unità terminalistiche.

Con particolare riferimento alla componente infrastrutturale ferroviaria l'elemento trainante di medio- lungo termine è rappresentato dalla realizzazione del Terzo Valico ferroviario e dal completamento degli interventi dedicati al trasporto merci all'interno del più ampio progetto del Nodo di Genova a cura di RFI.

Seppure con tempi diversi il traguardo del 2021 costituisce lo scenario all'interno del quale si svilupperanno gli interventi in ambito portuale. Nello specifico:

- il completamento del layout relativo all'ambito di Voltri che prevederà la realizzazione del secondo binario di collegamento tra il terminal e la stazione arrivi/partenze e il potenziamento della stessa (a cura di RFI) con completamento previsto entro la fine 2018 inizio 2019. Il piano si affianca agli investimenti nel frattempo effettuati dal terminalista e a soluzioni organizzative (verifiche interne al porto) che permetteranno nel breve termine un parziale recupero di capacità da mettere al servizio delle esigenze del mercato;
- il completamento degli impianti al servizio del nuovo polo container a ponente del

Bacino di Sampierdarena e realizzazione delle connessioni infrastrutturali con il sistema logistico (stima costi - 16 milioni di euro).

- la ristrutturazione e riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento via Galleria Molo Nuovo al Parco Campasso, con impianti automatizzati di segnalamento e controllo e realizzazione della T.E. nella tratta Galleria Molo Nuovo/Parco Rugna (stima costi - 4,5 milioni di euro).
- la realizzazione dello scalo merci Fuori Muro, elettrificazione dei binari e relativa messa a norma delle intervie, completamento della dorsale ferroviaria ed interventi per la risoluzione delle interferenze stradali ferroviarie (stima costi - 15 milioni euro);

- la realizzazione del fascio ferroviario al servizio dell'ambito Sanità Bettolo.

Con riferimento ai predetti interventi (dei quali alcuni già inseriti nella programmazione del triennio), l'Ente sta rafforzando l'azione di interlocuzione/coordinamento con i soggetti interessati (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI e Regione Liguria) al fine di definire un comune percorso finalizzato alla celere cantierabilità degli stessi. Tale impegno è stato ripreso del recente protocollo di intesa sottoscritto da Regione Liguria, Autorità di Sistema e Ministero delle Infrastrutture sottoscritto in data 22 maggio 2017.

Per quanto riguarda il porto di Savona, e considerata la situazione degli impianti ferroviari in essere, i vincoli esistenti in termini di morfologia del territorio ed interferenza con altre attività, nonché gli obiettivi di traffico che si dovranno soddisfare, per realizzare un nodo ferroviario pienamente efficiente sono previsti i seguenti interventi:

- Costruzione del terminal intermodale - Si tratta dell'allestimento del terminal che costituirà la nuova interfaccia ferroviaria per il sistema logistico portuale di Vado Ligure, ed in particolare per il terminal container oggi in costruzione.
- Allestimento del gate ferroviario automatizzato - La predisposizione di un sistema di varchi automatizzato è fondamentale per assicurare il necessario livello di efficienza nella fase di ingresso ed uscita dal porto e per facilitare la comunicazione tra il porto e la rete di trasporto verso i mercati interni.
- Riassetto degli impianti ferroviari della Stazione Vado Zona Industriale - E' previsto di riorganizzare gli impianti della stazione ferroviaria, allo scopo di ospitare il maggior numero di convogli di lunghezza adeguata e di ridurre le interferenze tra i vari utenti. Sarà definito il layout ottimale degli impianti e saranno individuati i necessari interventi di miglioramento specifici (nuovo PS).
- Rinnovamento del sistema di segnalamento di ultimo miglio - L'obiettivo è il miglioramento del sistema di segnalamento e controllo del traffico ferroviario della stazione di Vado Ligure e sull'intera linea tra il parco Doria e il porto di Vado.
- Realizzazione del sistema IT di gestione del traffico ferroviario Sarà realizzato il sistema informatico per la gestione del traffico, che consentirà un'efficiente pianificazione, programmazione e controllo delle movimentazioni intermodali e ferroviarie, permettendo di ottimizzare l'operatività in relazione alle richieste dell'utenza e alle disponibilità della rete.

Infine, sotto il profilo dell'organizzazione del cosiddetto ultimo miglio portuale, a fronte dell'obiettivo perseguito dal Sistema di sviluppare la componente intermodale attraverso il completamento degli interventi infrastrutturali sopra delineati, i due poli di Genova e Savona hanno recentemente affidato la gestione del servizio ferroviario portuale rispettivamente alle Società Fuorimuro Servizi Portuali e Serfer/Mercitalia.

Per quanto riguarda gli interventi relativi alla **componente stradale**, a fronte del mutamento del quadro normativo connesso al nuovo D.Lgs. n. 50/2016, il percorso di definizione progettuale esecutiva richiede una revisione di quanto già avviato attraverso la predisposizione di procedure di gara per permettere l'appalto di alcune opere strategiche, verificando, come indicato con il "Piano del Ferro", la praticabilità di strumenti convenzionali con Autostrade per l'Italia S.p.A. in ragione dell'evidente contiguità tra le opere in corso a cura della stessa Società e quelle portuali (zona San Benigno/Elicoidale).

- revisione progetto viadotti Bettolo per adeguamento alla soluzione semplificata nodo di San Benigno e nuovo varco Ponte Etiopia che permetterà di completare, anche sul fronte portuale, il sistema degli accessi e dei collegamenti tra i terminal di Sampierdarena e le principali arterie autostradali che fanno capo al casello di Genova Ovest;
- revisione progettuale delle connessioni stradali del nuovo Terminal di Calata Bettolo che, a seguito dell'individuazione del layout operativo del nuovo impianto portuale, individuerà le migliori connessioni tra l'infrastruttura marittima e i varchi portuali
- nuovo viadotto di collegamento con il Terminal di Voltri – l'intervento, già finanziato da Autostrade per l'Italia è in fase aggiornamento nella sua progettazione esecutiva. L'intervento, oltre ad essere funzionale sotto il profilo delle connessioni stradali, è strettamente collegato al completamento dei lavori dei lavori sul parco arrivi/partenze di Voltri Mare con un assetto dei binari che prevede una lunghezza utile di 750 metr.

La costruzione della piattaforma di Vado Ligure rende necessaria la realizzazione di una viabilità di accesso alle nuove aree portuali in sovrappasso all'Aurelia: i lavori, oggi in corso, prevedono la realizzazione di un viadotto in struttura metallica di 120 m, che collega la piattaforma, per mezzo di tre rampe, al nuovo varco doganale ed al sistema ferroviario. L'avanzamento dei lavori è di circa il 40%.

E' prevista inoltre una nuova configurazione del sistema dei varchi doganali. Il progetto prevede la realizzazione di viabilità, parcheggi, barriere doganali ed edifici a servizio. E' stata effettuata la gara d'appalto integrato ed è in ultimazione l'iter approvativo del progetto. L'avvio dei lavori è previsto per il secondo trimestre 2017.

La nuova configurazione del retroporto rende necessaria l'ottimizzazione del sistema viario limitrofo. E' in corso la progettazione della nuova viabilità urbana in fregio al Molo 8.44 di connessione fra la via Aurelia e la valle di Vado. L'avvio dei lavori è previsto nel primo trimestre del 2018.

L'Accordo di Programma prevede anche la realizzazione di un nuovo casello sull'autostrada A10, destinato ad accogliere il traffico originato dalla piattaforma, per ridurre l'impatto sul sistema viario locale. L'intervento è posto a carico della società concessionaria dell'autostrada. Nelle more dell'attivazione del nuovo casello, sono in corso contatti tra le Amministrazioni e studi finalizzati all'adeguamento dell'attuale strada di scorrimento intercomunale per l'accesso all'esistente casello autostradale di Savona.

Nella tabella seguente viene rappresentata la programmazione degli interventi 2017-2019 così come definita in sede di approvazione del bilancio preventivo.

Ai fini di una più puntuale descrizione e avanzamento progettuale di alcune opere in corso e/o strategiche per l'AdSP è stato predisposto un Allegato Tecnico costituito da schede sintetiche relative ai singoli interventi.

PROGRAMMA DELLE OPERE		2017	2018	2019	Totale
Programma manutenzioni					
Genova					
Manutenzione all'armamento ferroviario		€ 1.000.000,00	€ 400.000,00		€ 1.400.000,00
Manutenzione opere marittime		€ 1.300.000,00	€ 500.000,00		€ 1.800.000,00
Manutenzione straordinaria impianti tecnologici		€ 1.500.000,00	€ 800.000,00		€ 2.300.000,00
Manutenzione straordinaria impianti idrici		€ 390.000,00	€ 100.000,00		€ 490.000,00
Manutenzione straordinaria strade e segnaletica		€ 1.500.000,00	€ 1.100.000,00		€ 2.600.000,00
Manutenzione straordinaria fabbricati		€ 1.000.000,00	€ 1.100.000,00		€ 2.100.000,00
Manutenzione straordinaria Palazzo San Giorgio		€ 400.000,00			€ 400.000,00
Manutenzione straordinaria Ponte dei Mille		€ 600.000,00			€ 600.000,00
Savona					
Manutenzioni straordinarie aree e immobili		€ 3.200.000,00	€ 2.000.000,00		€ 5.200.000,00
Manutenzioni straordinarie ferroviarie		€ 550.000,00	€ 500.000,00		€ 1.050.000,00
Manutenzione straordinaria mezzi ferroviari		€ 1.300.000,00			€ 1.300.000,00
Interventi piano del ferro					
Genova					
Realizzazione monoblocco abitativo prefabbricato ad uso spogliatoio ed uffici presso stazione Voltri Mare		€ 600.000,00			€ 600.000,00
Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergebile"				€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00
Ammodernamento e prolungamento nuovo parco ferroviario "Rugna"-				€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00
Savona					
Adeguamento Terminal Ferroviario Vado Ligure			€ 3.800.000,00		€ 3.800.000,00

Interventi viabilità						
Ricostruzione recinzione doganale Lungomare Canepa	€ 900.000,00					€ 900.000,00
Viabilità di collegamento dal piazzale S. Benigno a Calata Bettolo					€ 31.300.000,00	€ 31.300.000,00
Ammodernamento esistente sopraelevata					€ 10.000.000,00	€ 10.000.000,00
Prolungamento della sopraelevata portuale e opere accessorie.					€ 23.500.000,00	€ 23.500.000,00
Savona						
Viabilità in Sovrappasso all'Aurelia	€ 8.500.000,00					€ 8.500.000,00
Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	€ 10.924.360,99					€ 10.924.360,99
Nuova Viabilità e varchi	€ 10.313.665,57					€ 10.313.665,57
Piano dragaggi						
Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri – Primo Lotto					€ 10.200.000,00	€ 10.200.000,00
Approfondimento banchine 8-9-10 - Savona	€ 8.000.000,00					€ 8.000.000,00
Ambito aree di Levante - Genova						
Nuova Torre Piloti				€ 16.000.000,00		€ 16.000.000,00
Demolizione barche porta dei bacini di carenaggio	€ 500.000,00					€ 500.000,00
Ambito Ponte Parodi - Passeggeri - Genova						
Nuove passerelle di imbarco a Ponte Doria	€ 2.200.000,00					€ 2.200.000,00
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi - cinturazione lato nord - paratia pali secanti	€ 6.196.771,64					€ 6.196.771,64
Nuovo banchinamento Calata Zingari					€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00
Ambito Sampierdarena - Genova						
PED - Punto Entrata Designato				€ 5.500.000,00		€ 5.500.000,00

Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo			€ 16.500.000,00			€ 16.500.000,00
Opere complementari per pavimentazioni per ampliamento Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa			€ 16.000.000,00			€ 16.000.000,00
Progetto bunkeraggio Calata olii minerali					€ 15.000.000,00	€ 15.000.000,00
Ambito Multiedo - Sestri - Genova						
Progetto di adeguamento tecnico funzionale delle unità di intervento u.i.1 ed u.i.2. Formazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale			€ 80.000.000,00			€ 80.000.000,00
Ambito Voltri - Genova						
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra porto di Voltri		€ 12.000.000,00				€ 12.000.000,00
Realizzazione delle opere a verde in corrispondenza della sponda nord del canale di calma di Prà		€ 1.500.000,00				€ 1.500.000,00
Protezione passeggiata Voltri in destra idraulica Torrente Leira		€ 300.000,00				€ 300.000,00
Interventi Savona						
Realizzazione edificio servizi ad uso pubblico nella spiaggia di Zinola		€ 800.000,00				€ 800.000,00
Riordino spiaggia Eroe dei due Mondi		€ 300.000,00				€ 300.000,00
Demolizione capannone T1 e "Sparano" e sistemazione aree		€ 840.000,00				€ 840.000,00
Ripascimento arenili		€ 400.000,00				€ 400.000,00
Interconnecting tubazioni petroli			€ 3.245.000,00			€ 3.245.000,00
Adeguamento e potenziamento illuminazione aree portuali		€ 902.600,00				€ 902.600,00
Totale		77.917.398,20	147.545.000,00	100.000.000,00	325.462.398,20	

3.2 Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema

Il Decreto legislativo 169/2016 che porta il titolo “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”, ha apportato rilevanti novità in tema di pianificazione dei porti e dei sistemi portuali. A tale decreto è seguita la trasmissione delle “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)” previste dell’art.6 del DLgs 169/2016, su cui si è espressa favorevolmente la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome in data 9 marzo 2017 e che, seppur non definitive, costituiscono ulteriore riferimento per i criteri di pianificazione.

La redazione di un Piano Regolatore di Sistema Portuale richiede in primo luogo una ricognizione dello stato di fatto della pianificazione dei singoli scali di Genova e Savona che costituiscono il nuovo sistema portuale, cui deve seguire una lettura coordinata delle esigenze e delle strategie da mettere in atto su scala più vasta di macro area, tenuto conto anche delle reti infrastrutturali esistenti (e dei loro vincoli) e programmate, oltretutto dei mercati potenziali. In tale contesto si deve peraltro rilevare il nuovo ruolo della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP.

Nel caso di Genova e Savona, i due scali si trovano in due momenti pianificatori diversi, il primo con un PRP vigente approvato nel 2001 e con un nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) la cui procedura di approvazione è stata avviata nel 2015 e il secondo con un PRP vigente approvato nel 2005, di cui si sintetizzano brevemente i contenuti.

Strumenti di Pianificazione Scalo di GENOVA

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

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

A tale proposito è stata quindi avviata a partire dal 2012, con la condivisione di nuove Linee Guida per lo sviluppo dello scalo, l’attività di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, sulla base della quale sono stati prodotti e approvati in Comitato Portuale, in

data 26 marzo 2015, i documenti di Piano necessari ad avviare la valutazione ambientale strategica (Schema di Piano, Alternativa, Rapporto Preliminare Ambientale) come previsto dal D.Lgs 152/2006 e dalla Legge Regione Liguria 32/2012.

Lo Schema di Piano presentato è frutto di una serie di confronti con i soggetti rappresentativi della comunità portuale e di specifici approfondimenti e studi tecnici che hanno riguardato i vincoli esistenti (in particolar modo quelli del tetto aereo), gli interventi infrastrutturali e le riconfigurazioni funzionali da proporre (con particolare riferimento a funzioni che presentano caratteristiche peculiari sotto il profilo del rischio, ma le cui collocazioni in ambito portuale costituiscono un'opportunità sia per la rigenerazioni di alcune aree, sia per una maggiore sostenibilità ambientale dei traffici portuali).

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

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

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

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

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

Sulla base dello Schema di piano i cui principi sono stati sopra sintetizzati, nel giugno del 2015 è stata quindi avviata presso la Regione Liguria la Fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con i soggetti ambientalmente competenti, prevista dalla normativa vigente per arrivare alla definizione degli approfondimenti necessari per la stesura definitiva del Rapporto Ambientale che deve accompagnare il nuovo Piano.

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

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

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

Strumenti di Pianificazione Scalo di SAVONA- VADO

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

- a) lo sviluppo della parte commerciale, per il miglioramento dell'operatività e dei collegamenti viari e ferroviari dei due scali di Savona e Vado, per consentire il rafforzamento delle attività logistico-portuali già presenti e l'individuazione di spazi per nuovi settori;
- b) lo sviluppo della parte turistica, ed in particolare delle attività legate al mare, quali crociere e diporto nautico, e delle attività correlate, come la cantieristica per le imbarcazioni da diporto;
- c) la ricerca di sinergie tra il porto e la città, migliorando la compatibilità tra le attività portuali e quelle urbane e individuando nuove soluzioni per valorizzare gli spazi di maggior pregio.

Sulla base di questi tre indirizzi sono stati messi in atto significativi interventi il cui esito positivo ha determinato gran parte dell'attuale assetto territoriale.

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

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

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

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

Alla luce di quanto sopra, **le attività da sviluppare in tema di pianificazione nel prossimo triennio** devono rispondere da un lato a imminenti esigenze operative e dall'altro a obiettivi di potenziamento della competitività del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale da perseguire sia con previsioni di interventi infrastrutturali e infostrutturali nel medio/lungo termine da inserire nel nuovo PRdSP, sia con adeguamenti normativi degli strumenti pianificatori vigenti, con particolare riferimento alla flessibilità degli stessi.

In relazione al primo punto, le esigenze che hanno portato l'allora Autorità Portuale di Genova alla redazione di un nuovo PRP e all'avvio della relativa procedura di approvazione si fanno, con il passare del tempo, sempre più stringenti. Ne consegue che occorre ad oggi individuare i percorsi più idonei affinché non si determini un eccessivo rallentamento per la realizzazione di interventi la cui strategicità non viene modificata o messa in dubbio dall'introduzione del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. In particolare, occorre valutare insieme al Governo l'opportunità di prevedere una fase transitoria nella quale ammettere varianti stralcio coerenti e con le Linee Guida sopraccitate, nelle more della redazione del nuovo PRdSP.

Per il comprensorio di Savona – Vado L. le nuove esigenze del territorio ed alcune criticità incontrate nello sviluppo di studi e approfondimenti progettuali (in particolare riferiti al comune di Vado Ligure) hanno evidenziato la necessità di valutare un aggiornamento degli indirizzi previsti nel PRP da definirsi con le Amministrazioni e gli Enti di riferimento (ricompresi nei comuni di Albisola Marina, Savona, Quiliano, Vado Ligure e Bergeggi) nonché la necessità di definire la nuova perimetrazione retro portuale di Vado Ligure che, per effetto dell'Accordo di Programma della Piastra Multifunzionale, potrebbe subire aggiornamenti anche in relazione "all'Area di Crisi Complessa" dichiarata per il territorio di Vado Ligure.

In relazione al secondo punto e quindi alla redazione del nuovo PrdSp risulta, come accennato, particolarmente rilevante il lavoro di ricognizione dello stato dell'arte dei due porti di Genova e Savona, ad esempio in tema di andamento dei traffici marittimi, interventi pubblici in corso e programmati, stato infrastrutturale (accessi via mare e terra), gestione dei flussi informativi, lavoro portuale e così via.

Da tale analisi, deriveranno gli indirizzi strategici e di contenuti che dovranno caratterizzare il nuovo Piano Regolatore di Sistema.

Il lavoro da svolgere richiederà inoltre la necessaria condivisione di alcuni elementi di base del nuovo piano ad esempio in termini di linguaggio, rappresentazione grafica e normativa, attività che rappresenta per altro un momento di naturale integrazione di competenze organizzative storicamente riconducibili ai due scali.

Si pensi in tal senso al coinvolgimento e coordinamento di strutture con competenze urbanistiche, economiche, tecniche, ambientali, demaniali, giuridiche.

3.3 Politica delle concessioni

A seguito della costituzione della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, uno dei temi che vengono posti all'attenzione dell'amministrazione e gestione del territorio portuale è senza alcun dubbio rappresentato dalla politica delle concessioni.

Come è noto e come si può evincere dai precedenti documenti di programmazione e/o consuntivazione delle sopresse Autorità Portuali, entrambi gli ambiti di Genova e Savona ospitano una completa e diversificata offerta costituita da imprese concessionarie ex art. 18, autorizzate ex art. 16 alle quali si affiancano una pluralità di imprese industriali e di servizio.

Le stesse sono oggetto di concessioni pluriennali ovvero di licenze alle quali corrispondono altrettanti programmi di attività e piani di sviluppo.

Il lavoro che attende l'amministrazione nei prossimi mesi è quindi concentrato sulle necessarie armonizzazioni dei diversi regolamenti che presiedono alla funzione concessoria. Si tratta in particolare di verificare e coordinare in un unico testo la regolamentazione delle autorizzazioni ex art. 16 che, pur trovando il principale riferimento nello specifico decreto ministeriale, possono aver trovato diverse specificità applicative nei singoli scali in ragione della rispettiva organizzazione e assetto funzionale.

Allo stesso modo occorrerà valutare tempi e modalità di armonizzazione dei regolamenti afferenti i canoni demaniali, che, pur muovendo da una identica matrice concettuale, potrebbero contenere disallineamenti fra realtà operative omogenee.

Gli argomenti di cui sopra rivestono particolare delicatezza e dovranno essere trattati nel dovuto rispetto delle vigenti autorizzazioni e concessioni.

In questo contesto si deve per altro segnalare come nella seduta del Comitato di Gestione del 8 maggio 2017 sia stato oggetto di specifica comunicazione lo schema concessorio da adottare per i futuri atti riguardanti i terminal autorizzati ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94.

I principali punti innovativi dello schema proposto, come già comunicato sono riconducibili a:

- specifica attenzione agli investimenti previsti nel programma di attività, che costituiscono il fondamento dell'affidamento concessorio sotto i diversi profili di attuazione, monitoraggio, crono programma e coerenza rispetto allo sviluppo dei traffici;

- maggiore incisività di AdSP nel controllo delle vicende societarie che potrebbero alterare i presupposti dell'affidamento della concessione, oltreché circa la permanenza delle caratteristiche, requisiti e garanzie poste alla base del rilascio della concessione;
- introduzione di specifiche garanzie in ordine all'effettiva realizzazione del piano degli investimenti;
- revisione della possibile richiesta, nel periodo terminale della concessione, di estensione temporale della stessa per ulteriori investimenti, riservando all'ente le discrezionali valutazioni se dare corso a detta eventuale istanza.

3.4 Il lavoro portuale

Il lavoro portuale, intendendo con esso la fornitura di lavoro flessibile da parte dell'impresa autorizzata ex art. 17 della legge 84/94, rappresenta un tema di assoluto rilievo per la competitività e l'operatività del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

I due scali di Genova e Savona si caratterizzano per una offerta diversificata e sostanzialmente dimensionata in base alle caratteristiche degli operatori in essi presenti, ai segmenti di mercato e ai volumi complessivamente operati.

Negli ultimi anni, a fronte di alcuni macro fenomeni quali la crescita della dimensione delle navi, le pressioni sui costi e le esigenze di progressivo e continuo recupero nella produttività del lavoro, la domanda rivolta dalle imprese terminaliste ai soggetti autorizzati ex art. 17 ha registrato significativi impulsi sia dal punto di vista quantitativo sia qualitativo e della crescente flessibilità.

Le concentrazioni di traffico connesse all'arrivo di navi di grandi dimensioni determina una richiesta di consistenti livelli di manodopera che deve essere coordinata con le altre richieste provenienti da segmenti tradizionali (quali ad esempio i rotabili e traghetti) che, pur non essendo investiti dal fenomeno del gigantismo, richiedono comunque una continuità nel ciclo e un rilevante apporto di unità di lavoro.

L'andamento del lavoro è quindi caratterizzato da picchi di operatività, alternati a giornate caratterizzate da una minore domanda e crescenti esigenze di produttività, connesse anche al prospettico sviluppo dell'automazione dei terminal. Il fenomeno, di carattere generale, è particolarmente accentuato in porti di grandi dimensioni contraddistinti dalla presenza di navi di ultima generazione che concentrano il numero degli scali e i relativi volumi movimentati.

Per quanto concerne lo scalo genovese la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini è il soggetto autorizzato ex art. 17 della legge 84/94 alla fornitura, in via esclusiva, di lavoro portuale temporaneo alle imprese autorizzate di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge, per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali nel porto di Genova (Decreto 29 settembre 2009, n. 1043).

La durata dell'autorizzazione è fissata in otto anni, a decorrere dal 1 novembre 2009, prorogabile ad istanza del soggetto autorizzato, per una sola volta per un periodo di due anni. Pertanto, nel corso del presente esercizio, sarà valutata la richiesta di estensione dell'autorizzazione a tutto il 2019.

Si segnala l'esigenza stabilizzare il rapporto con gli 82 soci speciali ammessi alla fornitura di lavoro temporaneo nei termini stabiliti dalla delibera del Comitato Portuale del 3 agosto 2012. Tali risorse umane hanno nel tempo maturato una elevata professionalità e

specializzazione che ha contribuito a soddisfare le esigenze espresse dai ciclo operativi dei maggiori terminal genovesi.

Nel porto di Savona – Vado Ligure opera la CULP S.c. è l'impresa autorizzata alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 L. 84/1994, la cui autorizzazione è stata rilasciata dall'Autorità Portuale in data 31 marzo 20015, con scadenza 31 marzo 2020.

L'impresa opera secondo le modalità definite nel "Regolamento amministrativo della fornitura del lavoro portuale temporaneo" precedentemente approvato dal Comitato Portuale, acquisito il parere favorevole della Commissione Consultiva Locale, con delibera n. 27 del 26 marzo 2003 e successiva delibera di modifica (ai fini dell'adeguamento del Regolamento in considerazione delle norme che sono nel frattempo intervenute, in particolare in tema di sicurezza e organizzazione del lavoro modifica) n. 12 del 29/04/2016.

Tale regolamento stabilisce le modalità del procedimento di selezione dell'impresa e di rilascio dell'autorizzazione ex art. 17 e definisce i criteri di esercizio e di controllo della fornitura del servizio.

Tra le tematiche comuni ai due porti o che meritano di essere segnalate per la loro attualità rientrano:

- l'esigenza stabilizzare il rapporto con gli 82 soci speciali ammessi alla fornitura di lavoro temporaneo nei termini stabiliti dalla delibera del Comitato Portuale del 3 agosto 2012. Tali risorse umane hanno nel tempo maturato una elevata professionalità e specializzazione che ha contribuito a soddisfare le esigenze espresse dai ciclo operativi dei maggiori terminal genovesi;
- l'esigenza, attraverso una normativa di carattere nazionale, di
 - i) attivare e perseguire percorsi di formazione per corrispondere alle crescenti richieste di specializzazione;
 - j) l'individuazione, , di percorsi di agevolazione per uscite anticipate dall'attività lavorativa, tenendo conto della natura oggettivamente usurante del lavoro portuale, e della necessità di attivare progressivi ricambi generazionali.

Quest'ultimo punto è all'attenzione dei tavoli ministeriali con il coinvolgimento dell'Associazione Nazionale dei Porti, dell'Associazione dei Terminalisti, dell'Associazione delle Compagnie e dei Sindacati.

La centralità e la delicatezza del tema comporterà l'esigenza di una approfondita analisi nei prossimi mesi da cui potranno scaturire le opportune linee di indirizzo circa la necessità e l'opportunità di eventuali forme di integrazione nella fornitura di lavoro temporaneo fra i due scali.

3.5 La politica ambientale

La nuova legge di riforma portuale (art. 4 bis) prevede che le AdSP redigano il “documento di pianificazione energetica ed ambientale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂”

Il documento che dovrà essere redatto sulla base delle linee guida che saranno adottate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, definisce indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale:

- gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento dei tragguardati obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale
- adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia

I due scali di Genova e Savona sono allo stato attuale certificati “ISO 14001” in linea con esplicite politiche ambientali, nel rispetto dei criteri di eco-sostenibilità e in coerenza con l’atteggiamento promosso dalle vigenti direttive europee in materia.

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

- a) promozione della *pianificazione energetica* con il fine di conseguire concreti obiettivi, quali la *riduzione delle emissioni di CO₂* e la riduzione delle emissioni acustiche da navi in porto, per il raggiungimento ed il mantenimento degli *standard di appartenenza propri di un Green Port*;
- b) sostituzione della produzione energetica attuale con sistemi a minor impatto ambientale (fonti rinnovabili) e contenimento dei consumi energetici;
- c) sviluppo delle procedure necessarie alla *raccolta/cernita/avvio/recupero* di “frazioni differenziate” del rifiuto, provenienti sia da terra che da mare;
- d) integrazione del monitoraggio degli specchi acquei portuali, in modo da consentire l'avvio di uno studio a livello "micro" teso ad individuare punti di criticità nonché eventuali strategie correttive.

Entrambi gli scali del Sistema del Mar Ligure Occidentale hanno avviato azioni e interventi meglio specificati nei successivi punti che saranno oggetto di successiva integrazione all'interno del Piano Energetico e Ambientale che dovrà essere predisposto nel breve termine.

Per il polo genovese i principali riguardano:

- pianificazione energetica - si stanno approntando “impianti tecnologici per l'elettificazione delle banchine”, sia per la parte delle Riparazioni Navali (dove ormai l'ultimazione dei lavori dovrebbe avvenire durante primo semestre dell'anno 2018) sia per la parte Commerciale (Bacino di Voltri/Prà) dove si prevede la realizzazione dell'impianto entro il 2020.
- utilizzo di “energie alternative”, con particolare riguardo sia al futuro utilizzo di GNL per il naviglio, che alla “cogenerazione attraverso l'utilizzo di biomasse”, per il riscaldamento ed il refrigeramento degli edifici. In merito al GNL, insieme alla Regione Liguria è stato redatto un progetto comunitario per l'acquisizione di un “serbatoio mobile criogenico”, per l'approvvigionamento di gas alle navi. Le fasi esecutive del progetto ne prevedono la realizzazione entro tre anni (2018 –2020);
- studio e l'implementazione di un nuovo servizio di raccolta e gestione differenziata dei rifiuti prodotti in area portuale, con l'obiettivo di separare e riciclare i 2/3 del materiale complessivo, anche attraverso una campagna informativa di sensibilizzazione;
- revisione del sistema acque nel suo complesso: attenzione particolare verrà dedicata all'aspetto relativo alla “caratterizzazione dei sedimenti”, presupposto per le autorizzazioni ai dragaggi portuali, così come previsto del “Decreto del Ministero dell'Ambiente n.173 del 15 Luglio 2016”.

Per il polo savonese i principali riguardano:

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

In attesa della pubblicazione delle Linee Guida a cura del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei trasporti come previsto dalla norma, il lavoro che verrà svolto fin dai

prossimi mesi dagli uffici sarà quello di coordinare i rispettivi documenti energetici-ambientali e di valutarne le necessarie integrazioni.

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

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

3.6 La politica europea

Con il subentro dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale alle Autorità portuali di Genova e Savona ed il conseguente ampliamento del complesso territoriale e infrastrutturale posto sotto la giurisdizione del nuovo unico Ente, la programmazione dello sviluppo del nuovo sistema portuale di Genova e Savona acquisisce un crescente peso strategico, a livello “macroregionale”, nazionale ed europeo.

In questo contesto, anche le azioni poste in essere dall’AdSP a livello europeo, per garantire visibilità al “modello di sviluppo” del sistema portuale del Mar Tirreno Occidentale e per sostenerne, al contempo, presso le istituzioni comunitarie, gli interessi e le priorità, acquistano maggior rilievo e contribuiscono ad rafforzare il ruolo che gli scali di Genova e Savona già ricoprono in Europa e nel Mediterraneo.

Tali azioni di promozione e supporto si articolano in almeno due filoni principali, tra loro strettamente interconnessi.

Il primo consiste nelle attività di relazione con le istituzioni europee, in stretta collaborazione con Regione Liguria, con il sistema del Nord Ovest e con il governo nazionale, anche partecipando ad organi associativi e gruppi di lavoro, sui principali temi di politica portuale e dei trasporti.

In questo ambito, nel prossimo triennio l’Autorità di Sistema confermerà la propria attiva partecipazione al Forum consultivo del Corridoio Reno – Alpi, previsto dal Regolamento UE 1316/2013. Nel Forum sono rappresentati i soggetti portatori di interesse del Corridoio, tra i quali l’AdSP, che vengono dunque sentiti dal Coordinatore del Corridoio, il quale ha, tra gli altri, anche l’incarico di dare attuazione al “Piano di lavoro del Corridoio” e di supportare la sua effettiva realizzazione nella rete europea centrale dei trasporti.

Inoltre, l’AdSP proseguirà l’attività già avviata quale membro del Gruppo Europeo di Interesse Economico denominato “Corridor Rotterdam – Genoa”, costituito dal Regolamento UE 913/2010. Il Gruppo rappresenta gli interessi degli utilizzatori del corridoio ferroviario merci e contribuisce all’individuazione di soluzioni utili ad ottimizzarne l’uso, sotto il profilo della dotazione infrastrutturale e dell’organizzazione dei processi di trasporto e di scambio documentale. Lo scalo marittimo genovese partecipa in particolare al sottogruppo consultivo denominato “Terminal Advisory Group”.

In ragione della crescente importanza del Corridoio Reno – Alpino nella rete centrale europea dei trasporti, anche a seguito della prossima piena operatività delle linee ferroviarie di valico svizzere, il presidio e la partecipazione attiva di AdSP ai gruppi di interesse e pressione che contribuiscono all’effettiva realizzazione del Corridoio si rafforzerà anche attraverso la prossima adesione al Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale denominato “Alleanza interregionale per il Corridoio Reno-Alpi”.

Il GECT è un organismo con personalità giuridica che raggruppa e rappresenta le diverse entità del Corridoio che ad esso partecipano ed è pertanto in grado di attrarre e contemperare gli interessi di numerosi stakeholders, a livello locale e regionale. Anche per questo è un soggetto privilegiato nell'avviare iniziative progettuali di ampio respiro, sotto il profilo territoriale e delle competenze coinvolte, a livello europeo.

Considerato il ruolo di rilievo che il Corridoio Reno – Alpino ricopre nell'accrescere la posizione competitiva sul mercato internazionale delle aree industriali che attraversa e nel migliorare l'integrazione delle regioni europee situate lungo di esso, anche attraverso la diffusione dei benefici economici e sociali derivanti dalle attività produttive di beni e servizi che si sviluppano grazie ad una più favorevole posizione competitiva, la partecipazione al Gruppo Europeo da parte dell'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale può costituire un efficace strumento di ulteriore valorizzazione e rafforzamento della funzione che il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale già svolge sul Corridoio. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta infatti non solo il nodo portuale di accesso al Corridoio Reno – Alpi dal Mediterraneo, ma anche il punto di congiunzione tra i due corridoi prioritari europei "Reno – Alpi" e "Autostrada del Mare del Mediterraneo Occidentale" e può contribuire ad accrescere la posizione competitiva e l'integrazione a livello europeo delle regioni italiane e, più in generale, dei paesi del Mediterraneo.

Le attività del GECT si integrano e sono complementari alle iniziative di cooperazione territoriale e transfrontaliera già intraprese da Regione Liguria, Regione Lombardia e Regione Piemonte nell'ambito della Cabina di Regia del Nord-Ovest. Le tre regioni italiane, insieme ad Uniontrasporti, hanno infatti già formalizzato la propria adesione al GECT.

L'AdsP rivitalizzerà anche la partecipazione ad ESPO (European Sea Ports Organisation), che rappresenta e contempera, presso le istituzioni europee, gli interessi dei porti degli stati membri dell'Unione.

L'obiettivo principale di questo primo filone di attività è quello di instaurare con gli organismi comunitari un rapporto diretto, al fine di rappresentare gli interessi del sistema portuale ligure e contribuire, al contempo, alla definizione degli orientamenti in materia di politica portuale e dei trasporti, anche fornendo un supporto alla redazione delle relative proposte, nonché di meccanismi di funzionamento delle infrastrutture adottate a livello europeo.

Inoltre, esso consente di offrire nuovo impulso ai dibattiti sui temi di maggiore interesse portuale, quali i modelli di governance dei porti, l'organizzazione del lavoro portuale, gli standard di safety e security nei porti, le politiche ambientali, il finanziamento delle

infrastrutture portuali e la concorrenza tra porti, che necessitano di unanimità di visione e di consenso per tradursi in iniziative concrete.

Il secondo filone di attività si focalizzerà invece sulle azioni volte a sfruttare le nuove opportunità in termini di fonti di finanziamento per lo sviluppo di infrastrutture e servizi messe a disposizione dall'Unione europea per il settore portuale.

Un'iniziativa progettuale in grado di attrarre fondi comunitari consente infatti al proponente di avviare un dialogo privilegiato con le istituzioni europee e di "esportare" in Europa il proprio modello di funzionamento.

In linea con le indicazioni delle politiche europee dei trasporti, le priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura del sistema portuale Genova - Savona saranno volte in particolare a "modernizzare ed estendere la capacità dell'infrastruttura portuale" e a "favorire lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra"¹.

A tale scopo, l'Ente potrà proseguire il percorso già intrapreso dai porti di Genova e Savona avvalendosi anche dei fondi della programmazione finanziaria europea, con particolare riferimento ai programmi Meccanismo per Collegare l'Europa (CEF - Connecting Europe Facility), Orizzonte 2020 e FESR.

Più nello specifico, nel prossimo triennio proseguiranno le attività dei progetti europei già avviati:

- ✓ "INES - Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa", selezionato nel 2015 per il co-finanziamento europeo (pari al 20% dei costi eleggibili), riguarda l'elettrificazione delle banchine del terminal portuale di Prà-Voltri, allo scopo di conseguire una sensibile riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare CO₂ e NO_x, ed acustiche prodotte dalle navi all'ormeggio.
- ✓ "Vamp Up - Vado Multimodal Platform intermodal connections optimization and Upgrading", presentato al bando CEF 2015, vede come beneficiari Autorità di Sistema Portuale e Interporto di Vado Ligure VIO s.p.a.. Il progetto, che gode di un contributo comunitario per 1,8 milioni di Euro su un investimento complessivo di 10,7 milioni, si prefigge, attraverso l'esecuzione di studi e lavori, il miglioramento delle connessioni multimodali del nodo di Vado alla rete di trasporto.
- ✓ "GAINN4MOS" e "GAINN4CORE", entrambi co-finanziati con fondi CEF, svilupperanno gli studi di fattibilità volti a valutare la realizzabilità, nei porti che partecipano all'iniziativa, tra cui Genova, di nuove infrastrutture per il GNL, avviando, laddove ne sussistano le condizioni, progetti pilota per

¹ Art.23 del Regolamento UE 1315/2013.

l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione del gas naturale. Ai due progetti partecipano, oltre all'Italia (attraverso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture), anche la Spagna, la Francia, il Portogallo e la Slovenia.

- ✓ GRAMAS, finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera "Italia/Francia "Marittimo", riunisce i porti di Piombino, Savona e Tolone nell'obiettivo comune di creare un sistema di previsione e monitoraggio delle variazioni batimetriche nei bacini portuali. Tale sistema, grazie a sensori e stazioni meteorografiche, consentirà di produrre cartografie batimetriche sistematicamente aggiornate su mappe 3D e permetterà di meglio comprendere delle cause delle variazioni del livello dell'acqua.

Inoltre, da inizio 2017, Autorità Portuale di Sistema ha presentato ulteriori due proposte progettuali nell'ambito del programma CEF (bando 2016), di cui una nuovamente sul tema del GNL e l'altra sulle Autostrade del Mare tra Italia e Spagna, nonché tre proposte sul tema della sostenibilità ambientale dei porti (rumore, rifiuti, energie alternative) a valere sui fondi del programma di cooperazione transfrontaliera "Italia/Francia "Marittimo". L'esito della valutazione circa l'ammissibilità di tali progetti al co-finanziamento europeo è atteso nei prossimi mesi.

In prospettiva, l'attivazione di finanziamenti europei nel periodo 2017-2019 sarà principalmente finalizzata al potenziamento delle connessioni intermodali con l'hinterland, all'ampliamento dell'accessibilità marittima, all'aumento dell'interoperabilità tra i sistemi informativi, allo sviluppo di nuove soluzioni energetiche e ambientali, quali ad esempio la fornitura di combustibili alternativi e l'elettrificazione delle banchine.

Il supporto finanziario comunitario risulterà di particolare rilevanza, in particolare, per i progetti di maggiori dimensioni, quali ad esempio la nuova diga di Sampierdarena; inoltre, l'Ente valuterà l'attivazione di strumenti finanziari europei più complessi, quali quelli resi disponibili dal bando CEF – *blending*, laddove si ravvisi l'opportunità di instaurare meccanismi di coinvolgimento di soggetti privati nella compagine progettuale, anche mediante l'attivazione di *partnership* pubblico-private.

Un altro importante ambito della progettualità europea, che andrà a svilupparsi ulteriormente nel prossimo periodo di programmazione, è quello della sostenibilità ambientale delle attività portuali e della catena logistica.

Le strategie dell'Unione Europea in tale settore, volte al miglioramento delle prestazioni ambientali ed ad un uso più efficace delle risorse nel settore dei trasporti, si inquadrano

all'interno della più ampia "Strategia Europa 2020"² sulla "crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva". Tale strategia viene poi riferita in modo specifico al settore dei trasporti nel Libro Bianco³, che punta al riequilibrio modale, all'ottimizzazione delle catene logistiche multimodali ed al miglioramento dell'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture per rendere sostenibile il sistema in un'ottica di più lungo periodo.

In particolare, l'Unione Europea ritiene prioritario intervenire per promuovere l'utilizzo dei combustibili "alternativi" e delle energie rinnovabili⁴.

In questa direzione proseguirà e si rafforzerà anche l'impegno dell'Autorità di Sistema, attraverso la pianificazione di nuove infrastrutture per l'innalzamento complessivo della performance ambientale del porto (es. impianti e strutture per la fornitura di combustibili alternativi quali GNL ed energia elettrica) e le azioni di mitigazione ambientale (es. "duna" del canale di calma di Prà). Inoltre, anche in collaborazione con gli altri enti pubblici territoriali competenti in materia, Autorità di Sistema promuoverà iniziative progettuali riguardanti il miglioramento dei modelli di gestione del ciclo dei rifiuti e dei reflui portuali, la mobilità sostenibile, il risparmio energetico e la riduzione delle emissioni inquinanti e sonore.

² COM(2010) 2020.

³ COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011.

⁴ Direttiva 2014/94 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

3.7 Azioni per lo sviluppo dei sistemi logistici integrati

L'emanazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (DPCM del 26 agosto 2015) e del successivo Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n.169, istitutivo delle Autorità di sistema portuale offrono numerosi elementi di riflessione e di conseguente impostazione progettuale. E' stato confermato e rafforzato il contenuto e la valenza della principale missione assegnata all'Autorità Portuale fin dal 1994, che consiste nella regia e coordinamento del sistema portuale e logistico di competenza al fine di aumentare le performance competitive dello scalo.

Il presente Capitolo è dedicato agli interventi di organizzazione generale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che possono supportare le complessive strategie che il *nuovo* Ente porrà in essere per migliorare l'offerta logistica sul suo mercato di riferimento e su nuove aree contendibili.

Le strategie si inquadrano in un ampio disegno in cui, nel quadro della macro regione del nord ovest (da estendersi anche ad altri mercati nazionali serviti dal sistema), il rafforzamento degli scali di Genova e Savona passa non solo attraverso il potenziamento delle infrastrutture di collegamento, ma anche attraverso una serie di azioni di tipo organizzativo, gestionale e tecnologico.

Gli elementi chiave che devono essere presi a riferimento sono sostanzialmente riconducibili a:

- la consapevolezza che la competitività del sistema è direttamente correlata alla *qualità* dei servizi/informazioni da rendere disponibili sulle infrastrutture di connessione con il sistema logistico, attuale e potenziale, di riferimento;
- la conseguente necessità di individuare interventi organizzativi che possano concorrere alla riduzione del gap di competitività del sistema logistico nazionale nell'ambito di una sempre più forte concorrenza degli scali europei.

Anche sotto questo profilo, i contenuti del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica offrono numerosi elementi di riflessione e di conseguente impostazione progettuale. In questo quadro, per quanto attiene lo scalo genovese, l'elemento più rilevante è rappresentato dall'intervenuta migrazione del PCS all'interno della Piattaforma Logistica Nazionale. Lo scalo di Savona – Vado sta invece realizzando un nuovo port-gate ad alta automazione fino all'ultimo miglio, frutto di investimenti pubblico-privati, concretizzando così, attraverso il PCS, una totale integrazione tra infrastrutture materiali, tecnologie, sistemi software rispondendo quindi alla richiesta di innovazione proveniente dal mercato logistico-portuale e dal pacchetto normativo in materia di riorganizzazione e digitalizzazione della pubblica amministrazione.

Tale interventi rispondono ad un duplice indirizzo:

- acquisire nuovi strumenti per irrobustire le relazioni con i nodi esterni al perimetro portuale e per innalzare ulteriormente la capacità di distribuire i processi informativi, documentali ed operativi in un ambito molto più ampio di quello strettamente portuale;
- stimolare nuovi e più evoluti modelli di interoperatività con le piattaforme che le diverse Amministrazioni operanti nel ciclo trasportistico *dedicano* agli interventi di sviluppo del sistema logistico nazionale.

Nell'approccio che si è progressivamente delineato in questi anni e nelle prospettive di lavoro condivisa con le diverse Associazioni degli Stakeholders portuali, il PCS rappresenta la sintesi del patrimonio informativo e documentale che accompagna l'organizzazione e lo sviluppo di ciascuno scalo.

Con ciò il PCS rappresenta uno strumento determinante per innalzare la capacità di coordinamento e di regia sul tessuto produttivo che gravita su ciascun sistema portuale e che consentirà di arrivare più rapidamente ad una efficace sinergia tra i bacini.

In altri termini il PCS è lo strumento di attuazione della pianificazione di lungo termine per lo sviluppo delle risorse immateriali: delineare un porto in grado di esprimere in termini sempre più evoluti la capacità di *vendere* tempi di *esecuzione* (stazionamento, transito, trasparenza dei processi) ed in grado di incidere in termini sostenibili e di *eccellenza* sull'utilizzo delle risorse territoriali disponibili.

L'attenzione che tutte le componenti della comunità portuale genovese stanno dedicando agli sviluppi di questo ambito di intervento, fa ritenere che l'impostazione seguita possa rappresentare il presupposto su cui innestare ulteriori spunti progettuali. Sotto questo punto di vista, paiono particolarmente meritevoli di attenzione:

- l'istituzione del nuovo sistema tariffario che regola l'utilizzo e la evoluzione del PCS che rappresenta un elemento di rilevante innovazione in grado di supportare l'avvio di una complessiva riconfigurazione dell'assetto dei servizi di ultimo (o primo) miglio portuale;
- l'introduzione di nuovi e più articolati strumenti di lavoro nei settori che ancora necessitano di maggior impegno e responsabilità condivise tra le componenti pubbliche e private coinvolte. Si fa in particolare riferimento al "ciclo dei controlli" che deve trovare, anche in corrispondenza della intervenuta concreta istituzione dello sportello unico doganale, consistenti elementi di ottimizzazione.

Questa è la sintetica lettura degli interventi avviati che, pur nella loro rilevanza, assumono un significato secondario rispetto alla necessità di iniziare a "ragionare" in termini di un tessuto portuale ben più ampio che ricomprende, all'interno dello stesso sistema, lo scalo genovese e quello savonese.

Tutto ciò con la consapevolezza che il coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti impone un intervento organizzativo (prima che tecnologico) ben più ampio di quello strettamente riconducibile al processo di integrazione delle ex Autorità Portuali, chiamando in causa la qualità delle relazioni tra l'Ente e la *nuova* comunità portuale.

Al fine di realizzare l'obiettivo sono determinanti i seguenti indirizzi:

- il nuovo sistema portuale del Mar Ligure Occidentale deve necessariamente assumere, anche sotto il profilo in esame, un ruolo di guida e di stimolo per l'intera portualità nazionale;
- questo percorso deve necessariamente consentire la congiunta valorizzazione delle esperienze sviluppate nel precedente contesto.

Si tratta quindi di definire per il futuro un articolato processo che si basa su alcuni necessari presupposti:

- occorre stimolare e coadiuvare lo sforzo che le Associazioni rappresentative degli *stakeholder* portuali stanno compiendo per riconfigurare il loro ambito di rappresentanza nella nuova dimensione territoriale del sistema portuale;
- è necessario procedere ad una approfondita analisi dei processi di importazione ed esportazione sui quali AdSP può intervenire per assicurare il miglior coordinamento delle relazioni tra Operatori e tra questi e le Amministrazioni che operano in porto;
- occorre avviare un confronto con le Amministrazioni che condividono con AdSP il coordinamento del sistema portuale (in primo luogo Capitaneria di Porto ed Agenzia delle Dogane) al fine di identificarne le nuove esigenze e le modalità di intervento.

