



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

RELAZIONE ANNUALE

2013

(Art. 9 Comma 3 lett. c) legge n.84/94)

Approvato dal Comitato Portuale nella
Seduta del 30 Aprile 2013

APRILE 2014

Indice

| | |
|---|-----------|
| 1. ASPETTI ORGANIZZATIVI..... | 3 |
| 2. ATTIVITÀ OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO..... | 5 |
| 3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE | 38 |
| 4. MANUTENZIONE DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE | 51 |
| 5. SECURITY | 57 |
| 6. FINANZIAMENTI COMUNITARI..... | 58 |
| 7. GESTIONE DEL DEMANIO | 65 |
| 8. TASSE PORTUALI | 75 |
| 9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI – LAVORO TEMPORANEO - AUTORIZZAZIONI..... | 78 |

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale

Nel corso dell'anno 2013, la dotazione organica non ha subito variazioni, avendo mantenuto l'articolazione approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota M_TRA/PORTI/Prot. n. 3103 del 9 marzo 2012. La consistenza del personale a tempo indeterminato è invece passata da 193 unità (così come già indicate al 31 dicembre 2012) a 200 unità, di cui 188 facenti parte della Segreteria Tecnico Operativa e 12 in posizione ad esaurimento, per effetto della trasformazione a tempo indeterminato di personale già con contratto a tempo determinato in attuazione dei criteri per le assunzioni di personale adottati con deliberazione del Comitato Portuale n. 134/2/2010 del 29 dicembre 2010 "Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti – art. 2 – specificazione di criteri aziendali per l'assunzione di personale". A ciò si aggiungono n. 5 unità, nella categoria impiegatizia, con contratto di lavoro a tempo determinato.

1.2 Consistenza dell'organico

La consistenza dell'organico al 31 dicembre 2013 è presentata nel prospetto che segue nel quale si evidenzia come, a tale data, lo scenario occupazionale complessivo dell'Ente presenti 12 unità in posizione ad esaurimento nella categoria impiegati.

| ORGANICO AL 31 DICEMBRE 2013 | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--|--|---------------------|
| | a. | b. | c. | |
| Posizioni | Dotazione organica approvata | Copertura effettiva dell'organico | Personale in posizione ad esaurimento | Totale b.+c. |
| DIRIGENTI | 15 | 14* | - | 14 |
| QUADRI | 54 | 48 | - | 48 |
| IMPIEGATI | 139 | 131** | 12 | 143 |
| OPERAI | - | - | - | - |
| Totali | 208 | 193 | 12 | 205 |

* La posizione riferita al Segretario Generale non è inclusa

** Compresa n. 5 unità a tempo determinato

Il quadro occupazionale sopra indicato è stato determinato, in uscita, da n. 7 cessazioni di personale, - di cui n. 4 appartenenti alla categoria quadri, n. 3 alla categoria impiegati; di questi ultimi 1 con contratto a termine.

1.3 Misure adottate in materia di riorganizzazione

Per quanto attiene agli aspetti organizzativi, nel corso del 2013, in considerazione della necessità di irrobustire la struttura organizzativa nei settori che necessitano maggiormente e prioritariamente dell'impiego di nuove risorse specialistiche, sono state avviate le procedure per la ricerca di n. 7 impiegati. Tali selezioni pubbliche per titoli ed esami risultano conformi alle *linee guida* diffuse da Assoporti (nota prot. 530/13 del 5 giugno 2013) sulla *costituzione di rapporto di lavoro del personale dipendente delle Autorità Portuali*.

Inoltre, si segnalano i seguenti interventi di investimento nel capitale umano, attraverso l'affidamento di maggiori compiti e responsabilità, nell'ambito del costante adeguamento organizzativo, con la conseguente formalizzazione dei seguenti riconoscimenti:

- nomine di cinque nuovi dirigenti, provenienti dalla categoria quadri;
- tre passaggi di impiegati alla categoria quadri;
- tre trasferimenti per esigenze di mobilità interna;
- dodici passaggi di livello all'interno della categoria impiegati in considerazione dell'opportunità di adeguare l'inquadramento alle mansioni effettivamente svolte.

1.4 Formazione del personale dipendente

Nonostante il perdurare del contenimento del budget disponibile disposto dall'art. 6 c. 13 del D.L. 78/2010 convertito con legge n. 122/2010, che ha ridotto le spese di formazione del 50% rispetto all'anno 2009, nel corso dell'anno 2013 sono stati attivati 52 corsi di formazione, per un totale di 1.402 ore erogate e 165 iscrizioni effettuate, che hanno visto coinvolti 68 dipendenti di 42 Uffici dell'Ente.

La formazione erogata nel 2013 è stata caratterizzata da interventi *in house*, volti in particolare modo all'aggiornamento normativo, specialmente nel settore degli appalti e della trasparenza e anticorruzione.

2. ATTIVITÀ OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO

2.1 Aggiornamenti sul del Piano Regolatore Portuale

Nel corso del 2013 sono state ulteriormente sviluppate le attività connesse alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale come di seguito evidenziato e già sintetizzato nel Piano Operativo Triennale 2014-2016.

Con la deliberazione del 30 luglio 2013 il Comitato Portuale si è espresso sia sull'esigenza di anticipare il processo di approvazione delle opere strategiche relative all'ampliamento e all'accesso del bacino di Sampierdarena, sia sugli esiti del confronto tecnico avviato in merito alle Linee Guida già descritte nel precedente strumento di programmazione.

Con particolare riferimento al primo punto il Comitato Portuale ha deliberato di avviare i procedimenti di approvazione delle opere per l'ampliamento e l'accesso al bacino di Sampierdarena.

In particolare, l'accelerazione subita dal fenomeno del "gigantismo navale", anche per quanto attiene la domanda afferente al porto di Genova, ha reso sempre più urgente la realizzazione di opere che consentano adeguati bacini di evoluzione, canali di accesso e transito.

La lettura delle statistiche riportate nelle tabelle seguenti evidenzia come nella prima parte degli anni 2000 fosse prospettabile una tendenza prudente all'aumento delle dimensioni delle navi: nell'anno 2000 le navi sopra i 5.000 teus erano solo 98 e la nave di maggiori dimensioni raggiungeva i 7.500 teus e nell'anno 2008 le unità sopra i 10.000 teus erano 8 con un "order book" per ulteriori 26 unità. La progressione nel quinquennio 2008-2013 evidenzia una fortissima crescita delle navi di grandi dimensioni che passano dalle 9 unità alle 192 (+ 83% di tasso medio annuo).

La dimensione massima dopo essersi attestata sui 15.500 teus nella seconda metà degli anni 2000 si evolve ora verso le 18.000 e, in termini di progettazione, verso le 22.000.

| Flotta attuale Portacontainer | | | | | | |
|-------------------------------|-----------------------|--------|-----------------------------------|--------------------------|--------|---------|
| anno | range dimensione nave | numero | Dimensione nave più grande (TEUs) | Nave più grande a Genova | TEU | TSL |
| 2000 | > 5.000 | 98 | Sven Maersk 7.500 | Monterosa | 2.988 | 58.663 |
| 2008 | > 10.000 | 9 | Emma Maersk 15.500 | Grete Maersk | 10.150 | 97.933 |
| 2011 | > 10.000 | 118 | Emma Maersk 15.500 | Maersk Santana | 8.452 | 94.724 |
| 2012 | > 10.000 | 162 | CMA-CGM Marco Polo 16.020 | Maersk Eindhoven | 13.092 | 141.716 |
| 2013 | > 10.000 | 192 | Triple E Maersk 18.270 | CMA-CGM Erving | 13.092 | 141.649 |

| anno | Orderbook | |
|------|-----------------------|--------|
| | range dimensione nave | numero |
| 2000 | > 5.000 | 70 |
| 2008 | > 10.000 | 26 |
| 2011 | > 10.000 | 156 |

Fonte: Alphaliner

Il tema esposto riguarda evidentemente tutti i porti capolinea di rotte transoceaniche ed in particolare quelli, come Genova, posizionati sulla rotta far east - Europa che continua a rappresentare la principale direttrice degli scambi internazionali. Per Genova si tratta dunque di mantenere un livello di dotazioni infrastrutturali in linea con quelle dei principali concorrenti che si stanno attrezzando per far fronte alle nuove caratteristiche della domanda.

Il disegno delle opere marittime di seguito proposto rappresenta una prima importante risposta ai temi di cui sopra, determinando una riconfigurazione dell'avanporto di Sampierdarena comunque compatibile con le ipotesi di sviluppo più a lungo termine presentate negli scenari e in fase di approfondimento e selezione.

La proposta presentata in Comitato riguarda un'ampia revisione dell'imboccatura di levante dell'ambito di Sampierdarena tale da consentire in massima sicurezza manovre ed accessi al bacino del porto storico, al nuovo terminal di calata Bettolo ed al comparto delle riparazioni navali di navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle attuali.

L'intervento facilita inoltre l'accesso al canale di Sampierdarena, ampliando lo stesso fino all'altezza di Ponte Idroscalo, in attesa di poter definire il futuro assetto della nuova opera marittima anche nella sua parte di ponente.



La nuova configurazione dell'Imboccatura di Levante prevede la realizzazione di una nuova opera di difesa lunga circa 4,8 km realizzata su fondali compresi tra i -30 e -45 m s.l.m.m..

Come si può osservare dall'immagine soprastante, la nuova configurazione consente di traguardare inoltre l'obiettivo di avere due aperture, da levante e ponente, che favoriscono l'ingresso e l'uscita delle navi in funzione delle condizioni meteo marine. Inoltre, a levante sarà conseguito, il risultato di separare i flussi delle grandi navi dalla nautica da diporto destinata all'area fieristica.

La realizzazione della nuova imboccatura prevede inoltre la demolizione di parte della diga esistente per un tratto di circa 1.900 m, ottenendo un bacino di evoluzione avente raggio circa 410 m che consentirà l'evoluzione alle navi di futura generazione (18.000 – 22.000 teus).

La proposta potrà essere integrata a seguito degli approfondimenti in corso circa i vincoli aeronautici, con la previsione degli interventi da attuare presso l'imboccatura di ponente.

La configurazione tecnica della nuova opera, contenuta nella delibera del 30 luglio u.s., oltre a delinearne le caratteristiche infrastrutturali, prevede la possibilità di realizzare una soluzione sovrastrutturale che consenta la conversione dell'energia prodotta dal moto ondoso incidente in energia elettrica, secondo prototipi già sperimentati e brevettati nel campo italiano di ricerca universitaria.

La nuova diga consentirà di aumentare il grado di protezione rispetto all'esistente opera di difesa marittima e permetterà di conseguire, nella porzione di levante, un indubbio vantaggio in termini di protezione della costa, il cui tratto fino a Punta Vagno è soggetto ad erosione, proprio per la mancanza di un'adeguata opera di protezione, quale quella proposta.

Occorre infine precisare che la configurazione proposta potrà essere integrata, una volta resi noti gli esiti delle valutazioni circa i vincoli aeronautici, con la previsione degli interventi da attuare presso l'imboccatura di ponente.

La realizzazione della nuova opera a mare ha un costo stimato di circa un miliardo di euro e sarà soggetta alle attività di progettazione in seguito ad una più precisa definizione delle risorse finanziarie in capo ad Autorità Portuale nel corso del 2014. Tale fase, che potrà essere anticipata già a partire dalla fine dell'anno in corso, ha come obiettivo l'inserimento del progetto nell'ambito dei nuovi programmi di finanziamento della rete centrale TEN-T in corso di attivazione da parte dell'UE.

Con riferimento agli esiti del sopracitato confronto tecnico, viene fornita una sintetica descrizione dello stesso enucleando i punti salienti del processo in corso i cui risultati saranno posti alla base dell'iter di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

A seguito della presentazione degli approfondimenti scenariali del dicembre 2012 sono stati avviati una serie di confronti finalizzati alla raccolta di osservazioni e valutazioni da parte di molteplici soggetti rappresentativi dell'economia portuale. I risultati di questa prima fase hanno permesso di individuare alcuni profili comuni atti a fornire una chiave di lettura per la definizione di uno scenario condiviso di sviluppo portuale.

Tali elementi sono sintetizzabili in:

- a) esigenza di ampliare l'accessibilità marittima dello scalo per fare fronte all'evoluzione della domanda e delle caratteristiche dimensionali delle navi;
- b) il vincolo del "tetto aereo" che se fino ad oggi è stato un elemento problematico ma gestibile, diventa un fattore critico nella prospettiva di garantire al porto di Genova un ruolo di capolinea nelle rotte oceaniche attraverso la possibilità di approntare un'offerta tecnica dedicata a navi di dimensione crescente;
- c) la fattibilità degli interventi da leggersi in termini di tempi e costi di realizzazione delle opere da porsi in relazione alle ristrettezze della finanza pubblica;
- d) la salvaguardia dell'operatività dal punto di vista delle fasi costruttive e dell'esigenza di minimizzare l'impatto delle stesse sulle banchine e i piazzali operativi.

Con specifico riferimento agli otto scenari proposti nelle Linee Guida e descritti nel POT 2013-2015, gli operatori portuali coinvolti nel processo di confronto tecnico hanno espresso alcune valutazioni, contenute nella delibera del 30 luglio scorso, che hanno premesso una prima individuazione delle ipotesi maggiormente condivise.

Parallelamente alle interlocuzioni con gli operatori, le strutture dell'Ente hanno avviato il confronto sugli scenari proposti con l'Autorità Marittima che, a sua volta, ha consultato gli operatori dei servizi tecnico-nautici (Rimorchiatori, Corpo Piloti, Ormeggiatori). Da questo primo e importante passaggio è già emersa la condivisione circa la necessità di rivedere l'impianto delle opere di protezione del bacino di Sampierdarena, come è stato evidenziato nel paragrafo precedente.

Al fine di portare avanti le attività propedeutiche alla definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale sono stati inoltre avviati opportuni approfondimenti specialistici finalizzati a:

- analizzare la questione della verifica di compatibilità tra le altezze delle gru per le operazioni di carico/scarico dei contenitori e la movimentazione di navi di crescenti dimensioni con i vincoli imposti dalla presenza dell'aeroporto nell'ambito portuale. Tali verifiche saranno demandate ad uno specifico accordo di collaborazione tra APGE e

Enav i cui risultati si concentreranno sull'agibilità dell'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena (già nel breve termine), sul posizionamento di nuove gru di banchina presso il terminal di Voltri e sugli scenari proposti nelle linee guida del nuovo PRP;

- sviluppare l'analisi sullo stato dell'ambiente prescritta dalla normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con riferimento alla L.R. 32/2012 e al D.Lgs. 152/2006 s.m.i. Tale strumento di valutazione aiuta a definire e confrontare gli indirizzi e le alternative individuati per il raggiungimento degli obiettivi strategici prefissati. Si configura come una procedura integrata che garantisce l'inclusione di obiettivi di qualità ambientale (ed il loro concreto perseguimento) nel piano. È una impostazione che permette di monitorare il processo di pianificazione per correggere e migliorarne le prestazioni, prevedendo anche una verifica dei risultati e degli effetti ambientali e territoriali attesi, da attuarsi attraverso il controllo di quegli elementi scelti per il monitoraggio (indicatori) riconducibili agli obiettivi esplicitati.

A livello strategico il processo di redazione nuovo PRP è stato orientato dal concetto del *“potenziamento della capacità produttiva”*, obiettivo traguardabile solo attraverso il miglioramento dell'accessibilità marittima e terrestre, gli interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviarie, l'ottimizzazione dell'uso degli spazi, e la creazione di nuovi spazi e banchine. Tale concetto è affiancato da quelli di *“integrazione in una rete nazionale”* e *“aumento della competitività”*. Tutti integrati e sostenuti dal concetto di *“sostenibilità ambientale”*.

La *“sostenibilità ambientale”* guida infatti tutte le fasi di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. È un obiettivo trasversale ad ogni scelta che vuole essere perseguito non solo nelle soluzioni di dettaglio ma in primo luogo attraverso la promozione di tutte quelle opere e tecnologie finalizzate al risparmio energetico, allo sviluppo di energie rinnovabili, al miglioramento di aria, acqua, suolo, rumore. In questa prospettiva obiettivo del piano quindi è anche migliorare la vivibilità del porto per lavoratori e cittadini.

Il nuovo PRP si vuole configurare come uno strumento di *“creazione di valore per il territorio”*, favorendo la realizzazione di uno sviluppo inteso non solo in senso economico. Pertanto il metodo proposto per la redazione di tale strumento vuole garantire la possibilità di individuare degli scenari futuri di sviluppo portuale che al contempo rispettino e valorizzino anche il carattere dei luoghi urbani anche dal punto di vista ambientale.

- analizzare l'impatto economico e sociale che il porto e il suo sviluppo di lungo termine produrrà sul territorio. Tale attività, attualmente oggetto di una specifica procedura di evidenza pubblica volta ad individuare il soggetto attuatore, si caratterizza per una particolare importanza non solo ai fini delle scelte di PRP, ma anche quale elemento di confronto e discussione con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti nel processo di pianificazione

L'obiettivo generale è quello di avere una fotografia il più possibile realistica dell'impatto socio-economico dello sviluppo portuale su tutti i settori di attività correlati allo stesso e di apprezzarlo anche in funzione degli ingenti investimenti che richiede. A tal fine, l'analisi ricostruirà la matrice input-output per le attività portuali genovesi e l'impatto socio economico delle stesse al variare della domanda finale dei servizi facenti capo al porto di Genova

2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione

Nella seduta del 31 ottobre 2013 il Comitato Portuale, nell'ambito del Piano Operativo Triennale 2014-2016, ha approvato la riprogrammazione delle opere portuali per l'anno 2013. L'elenco degli interventi consolidatisi è riproposto nella tabella seguente.

| Interventi | 2013 |
|--|--------------|
| | (€) |
| Programma Manutenzioni | |
| <i>Strade e fabbricati</i> | 575.867,61 |
| <i>Opere marittime</i> | 837.156,26 |
| <i>Armamento ferroviario</i> | 999.900,00 |
| Opere di interesse comune | |
| Costruzione rete nera allacci aree portuali lotto 1° – variante | 300.000,00 |
| Messa in sicurezza dei moduli distanziatori ubicati sul parametro interno diga Duca di Galliera” | 130.000,00 |
| Realizzazione di un'area di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente | 1.300.000,00 |
| Interventi sull'infrastruttura ferroviaria | |
| Riqualificazione dei fabbricati in concessione al gestore delle manovre ferroviarie | 1.277.015,42 |
| Piano Riparazioni e Cantieristica navale | |

| | |
|---|--------------|
| Potenziamento e adeguamento dei bacini di carenaggio, delocalizzazioni, opere marittime di servizio, realizzazione nuovi spazi operativi e nuovi edifici demaniali | |
| Adeguamento infrastrutturale bacino 4 | 300.000,00 |
| Intervento di riqualificazione dei prospetti per adeguamento normativa antincendio – edificio Molo Guardiano | 1.100.000,00 |
| Nuovo capannone modulare delle aree di levante – opere complementari | 1.500.000,00 |
| Nuovo capannone modulare delle aree di Levante – variante | 600.000,00 |
| Intervento di rinfunzionalizzazione dell’Edificio Molo Guardiano e adeguamento della normativa antincendio - variante | 900.000,00 |
| Demolizione controllata da terra e da mare con recupero e smaltimento dei detriti e delle parti strutturali della torre piloti alla pubblica discarica, indagini e interventi di consolidamento statico delle testate e delle banchine di Molo Giano e Darsena Piloti, pulizia e disinquinamento specchi acquei | 1.938.760,77 |
| Opere complementari Calata Bettolo | |
| Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazioni tecniche trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio | 8.000.000,00 |
| Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici – ambito Calata Bettolo - variante | 350.000,00 |
| Ambito Sampierdarena | |
| Realizzazione opere complementari ambito territoriale ricompreso tra calata Ignazio Inglese e Calata Massaua - impiantistica e nuovo gate | 3.000.000,00 |
| Adeguamento infrastrutturale delle pavimentazioni Ponte Somalia – variante e adeguamento prezzi | 235.778,31 |
| Fornitura e posa in opera di un prefabbricato ad uso uffici presso Calata Massaua | 160.327,87 |
| Ampliamento Terminal contenitori Ponte Ronco-Canepa - variante | 5.000.000,00 |
| Realizzazione rete smaltimento acque meteoriche presso Calata Derna - variante | 250.000,00 |
| Ambito Porto Antico – Passeggeri | |
| Adeguamento calibro carreggiata nord a futuro uso urbano viadotto Cesare Imperiale | 150.000,00 |
| Nuovo banchinamento Calata Zingari - realizzazione ormeggio provvisorio per battelli | 180.000,00 |
| Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi – cinturazione idraulica | 5.000.000,00 |
| Opere ex-Unital Ponte Carracciolo | 670.000,00 |
| Copertura pontile e terrazze d’imbarco Ponte dei Mille | 800.000,00 |

| | |
|--|-----------------------|
| Ricollocazione provvisoria della sede operativa e logistica del Corpo dei Piloti del porto di Genova | 349.087,95 |
| Pontile Colombo – ripristino serraglia della scassa di levante | 105.000,00 |
| Ambito Voltri | |
| Impianti elettrici anello di Voltri | 500.000,00 |
| Impianto illuminazione pubblica area nord ex distripark | 294.758,92 |
| Lavori di demolizione fabbricati siti nei pressi della passeggiata a mare di Voltri | 210.000,00 |
| TOTALE | 46.630.943,92* |

* Il totale delle opere programmate comprende:

- la rideterminazione del quadro economico relativo a Calata Bettolo per 3 milioni;
- alcuni interventi relativi a opere e manutenzioni di valore inferiore a 100.000 euro per complessivi 468.811,54 €;
- un maggior onere pari a 1.394.479,17 € relativo al progetto di ampliamento del terminal contenitori Ronco-Canepa per far fronte alla riduzione del contributo da parte di Regione Liguria
- fondo accordi bonari per 4.750.000.

2.3 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri

Lo scenario macro economico e le previsioni di sviluppo

Nel corso del 2013 l'economia mondiale ha mantenuto tassi di crescita stabili rispetto all'anno precedente e le prospettive continuano ad essere caratterizzate da grande incertezza.

La crescita complessiva delle economie avanzate ha subito un rallentamento rispetto all'anno precedente, anche se con alcune disparità relativamente alle diverse aree geografiche. Alla contrazione della crescita registratasi negli Stati Uniti, ha fatto fronte lo sviluppo di Giappone e Regno Unito e un rallentamento della recessione europea.

L'area Euro continua a soffrire dell'alto livello dei debiti sovrani, oltre che dell'incertezza dei mercati finanziari, dell'alta disoccupazione e di una marcata debolezza della domanda, aggravata dalle politiche di austerità fiscale. L'insieme di tutte queste tendenze mantiene l'Europa in una fase recessiva, soprattutto con riferimento alle economie dei suoi Paesi meridionali, anche se con tassi migliori rispetto all'anno precedente che fanno presagire una ripresa a partire dal 2014.

I mercati emergenti mostrano una riduzione dei tassi di crescita nell'ultimo biennio pur facendo registrare valori decisamente superiori rispetto a quelli delle economie avanzate. Anche in questo caso, a seconda delle diverse aree geografiche, gli andamenti mostrano diverse tendenze.

I Paesi che hanno evidenziato un maggiore rallentamento sono Russia, Medio Oriente, Nord e Sud Africa; il Far East e la Cina hanno mantenuto una sostanziale stabilità mentre Europa Orientale, Brasile ed India hanno mostrato buone percentuali di incremento.

Le principali cause del rallentamento della crescita globale sono da ricercare nelle preoccupazioni sia per gli squilibri del bilancio pubblico degli Stati Uniti sia per la crisi delle economie avanzate dell'area Euro che hanno contribuito ad aggravare il clima di incertezza sul futuro, compromettendo la disponibilità a concedere credito da parte degli istituti bancari e, di conseguenza, le possibilità di investimento e consumo.

Per quanto riguarda la Cina la crescita dell'economia si è mantenuta costante rispetto all'anno precedente, ma è ancora strettamente dipendente dagli investimenti infrastrutturali finanziati direttamente dal Governo oltre che dalla spesa interna per i consumi.

India e Brasile hanno invece fatto registrare una ripresa dopo il calo del 2011, con una crescita nel 2013 pari al 4,4% per la prima e al 2,3% per il secondo.

Il perdurare di questo periodo di *credit crunch* localizzato soprattutto nelle economie più avanzate, ha avuto pesanti ripercussioni sulle produzioni industriali dei paesi in via di sviluppo e, di conseguenza, sul commercio internazionale e i trasporti.

Tabella - Andamento e stime PIL e Commercio Internazionale, 2011-2015 (var. % annua)

| Variazioni % su anno precedente | 2011 | 2012 | 2013 | Proiezioni | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | 2014 | 2015 |
| PIL Mondiale | 3.9 | 3.1 | 3.0 | 3.7 | 3.9 |
| Economie avanzate | 1.7 | 1.4 | 1.3 | 2.2 | 2.3 |
| Stati Uniti | 1.8 | 2.8 | 1.9 | 2.8 | 3.0 |
| Area Euro | 1.5 | -0.7 | -0.4 | 1.0 | 1.4 |
| - Germania | 3.4 | 0.9 | 0.5 | 1.6 | 1.4 |
| - Francia | 2.0 | 0.0 | 0.2 | 0.9 | 1.5 |
| - Italia | 0.4 | -2.5 | -1.8 | 0.6 | 1.1 |
| - Spagna | 0.1 | -1.6 | -1.2 | 0.6 | 0.8 |
| Giappone | -0.6 | 1.4 | 1.7 | 1.7 | 1.0 |
| Regno Unito | 1.1 | 0.3 | 1.7 | 2.4 | 2.2 |
| Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo | 6.2 | 4.9 | 4.7 | 5.1 | 5.4 |
| Europa Centrale e Orientale | 5.4 | 1.4 | 2.5 | 2.8 | 3.1 |
| Comunità degli Stati Indipendenti | 4.8 | 3.4 | 2.1 | 2.6 | 3.1 |
| - Russia | 4.3 | 3.4 | 1.5 | 2.0 | 2.5 |
| - Altri Paesi | 6.1 | 3.3 | 3.5 | 4.0 | 4.3 |
| Asia (economie in sviluppo) | 7.8 | 6.4 | 6.5 | 6.7 | 6.8 |
| - Cina | 9.3 | 7.7 | 7.7 | 7.5 | 7.3 |
| - India | 6.3 | 3.2 | 4.4 | 5.4 | 6.4 |
| America Latina e Caraibi | 4.6 | 3.0 | 2.6 | 3.0 | 3.3 |
| - Brasile | 2.7 | 1.0 | 2.3 | 2.3 | 2.8 |
| Medio Oriente e Nord Africa | 3.9 | 4.1 | 2.4 | 3.3 | 4.8 |
| Africa sub-sahariana | 5.5 | 4.8 | 5.1 | 6.1 | 5.8 |
| Commercio Internazionale (volumi, beni e servizi) | 6.1 | 2.7 | 2.7 | 4.5 | 5.2 |
| Import | | | | | |
| Economie avanzate | 4.7 | 1.0 | 1.4 | 3.4 | 4.1 |
| Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo | 8.8 | 5.7 | 5.3 | 5.9 | 6.5 |
| Prezzo Materie Prime (U.S. Dollars) | | | | | |
| Petrolio | n.d | 1.0 | -0.9 | -0.3 | -5.2 |
| Export | | | | | |
| Economie avanzate | 5.7 | 2.0 | 2.7 | 4.7 | n.d |
| Mercati emergenti ed economie in via di sviluppo | 6.8 | 4.2 | 3.5 | 5.8 | n.d |

Fonte: Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook – January 2014* e anni precedenti.

Sulla base delle più recenti rilevazioni effettuate da Banca d'Italia, nell'area dell'Euro si è avviata una modesta ripresa, che comunque permane fragile. Questa debolezza si riflette in una evoluzione molto moderata dei prezzi al consumo, che si traduce in tassi di interesse più elevati in termini reali e in una più lenta riduzione dell'indebitamento privato e pubblico.

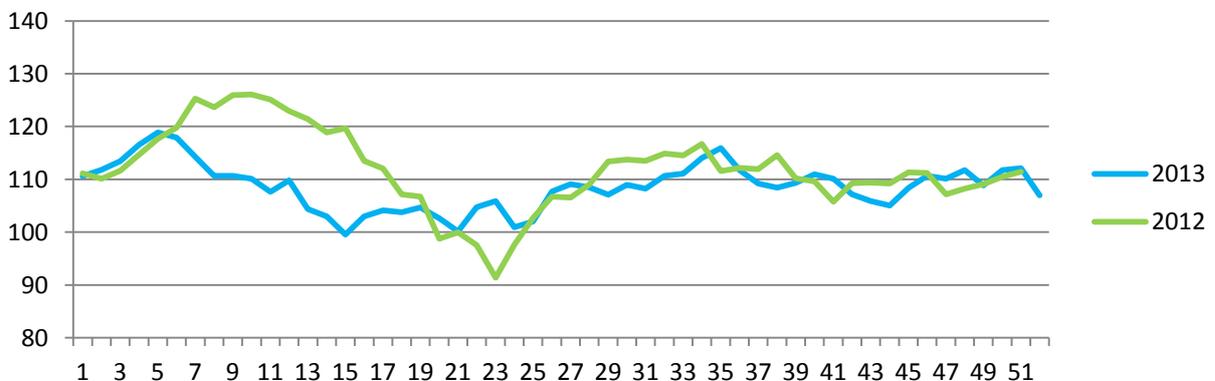
Nel corso dell'ultimo anno le condizioni sui mercati finanziari europei e italiani sono migliorate; vi hanno contribuito le prospettive di ripresa, la politica monetaria accomodante, i progressi nella governance dell'area dell'Euro e la stabilizzazione del quadro interno in Italia.

In Italia il PIL, sostenuto dalle esportazioni e dalla variazione delle scorte, ha interrotto la propria caduta nel terzo trimestre del 2013, chiudendo comunque in negativo. Sulla base dell'andamento della produzione industriale, la crescita del prodotto sarebbe stata appena positiva nel quarto trimestre.

Il quadro congiunturale è tuttavia ancora molto diverso a seconda delle categorie di imprese e della localizzazione geografica. Al miglioramento delle prospettive delle imprese industriali di maggiore dimensione e di quelle più orientate verso i mercati esteri, si contrappone un quadro ancora sfavorevole per le aziende più piccole, per quelle del settore dei servizi e per quelle meridionali.

Con riferimento alle quotazioni del greggio di qualità Brent, che rappresenta uno dei principali indicatori di stabilità economica, il miglioramento del quadro congiunturale ha mantenuto le quotazioni dello stesso in linea con quelle del secondo semestre del 2012. Questo incremento della stabilità generale dell'economia mondiale ha anche ridotto la volatilità delle le quotazioni, che hanno così oscillato tra i 100 e i 118 dollari a barile.

Grafico - Andamento quotazione settimanale Petrolio Brent (2012-2013)



Fonte: Bloomberg, 2014

Per quel che riguarda l'andamento dell'inflazione nelle principali economie mondiali, essa è rimasta su livelli moderati nei principali paesi avanzati con una sostanziale riduzione che ha interessato il nostro Paese.

La politica di riduzione dell'inflazione della Cina ha mantenuto il livello simile a quello dell'anno precedente ma comunque sempre superiore al 2,5% annuo. Le altre principali economie in via di sviluppo mantengono tutte tassi di inflazione molto alti che, complice anche il rallentamento dei tassi di crescita, riducono lo sviluppo complessivo delle rispettive economie.

Tabella – Andamento tasso inflazione annuo (2009 – 2013)

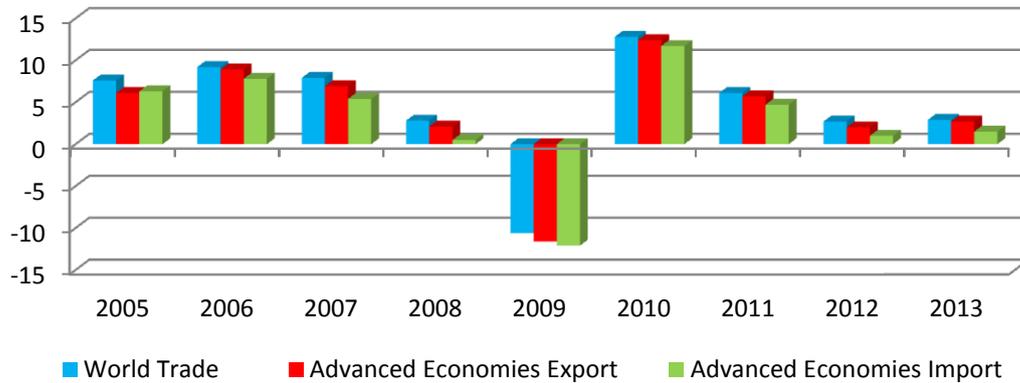
| Paese | inflazione 2013 (annuale) | inflazione 2012 (annuale) | inflazione 2011 (annuale) | inflazione 2010 (annuale) | inflazione 2009 (annuale) |
|-----------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Brasile | 5,911 % | 5,839 % | 6,502 % | 5,909 % | 4,312 % |
| Cina | 2,507 % | 2,411 % | 4,064 % | 4,571 % | 1,704 % |
| India | 9,132 % | 11,168 % | 6,486 % | 9,467 % | 14,966 % |
| Indonesia | 8,377 % | 4,295 % | 3,787 % | 6,955 % | 2,784 % |
| Italia | 0,657 % | 2,306 % | 3,287 % | 1,880 % | 1,023 % |
| Russia | 6,480 % | 6,540 % | 6,109 % | 8,774 % | 8,810 % |
| Sudafrica | 5,300 % | 5,708 % | 6,412 % | 3,372 % | 6,042 % |
| Turchia | 7,400 % | 6,164 % | 10,448 % | 6,401 % | 6,526 % |

Fonte: Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook – January 2014* e anni precedenti.

Le politiche monetarie, nelle maggiori economie avanzate, hanno continuato a essere fortemente espansive, con l'introduzione di nuove misure a sostegno dell'attività economica. Le condizioni dei mercati finanziari hanno continuato a migliorare, sia nelle economie avanzate, sia nei paesi emergenti, grazie al rafforzamento dell'economia cinese.

Il commercio internazionale, dopo il marcato rallentamento registrato nel corso del 2012, nel 2013 non è riuscito a risalire sui livelli degli anni precedenti, mantenendosi sui livelli dell'anno passato e crescendo solo del 2,9%.

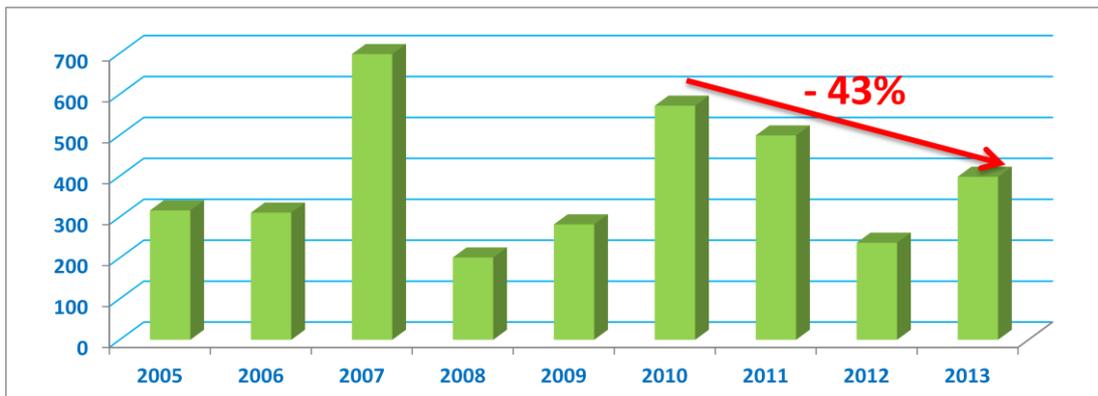
Grafico – Flusso scambi globali di merce (2005 – 2013)



Fonte: IMF, WEO database Ottobre 2013

Oltre ad incidere negativamente sulla produzione e lo scambio di merci, la situazione economica attuale ha pesantemente condizionato l'afflusso di capitali verso i mercati emergenti e verso altri Paesi in via di sviluppo. Come evidenziato anche nell'ultimo rapporto della divisione di analisi e politiche di sviluppo delle Nazioni Unite (*World Economic Situation and Prospects 2013*) l'andamento dei flussi di capitali verso questi Paesi ha visto una decisa contrazione, generata soprattutto dalla crisi del debito sovrano e dalla recessione economica nell'area Euro.

Grafico - Flussi di capitali netti verso i mercati emergenti (2005 – 2013)



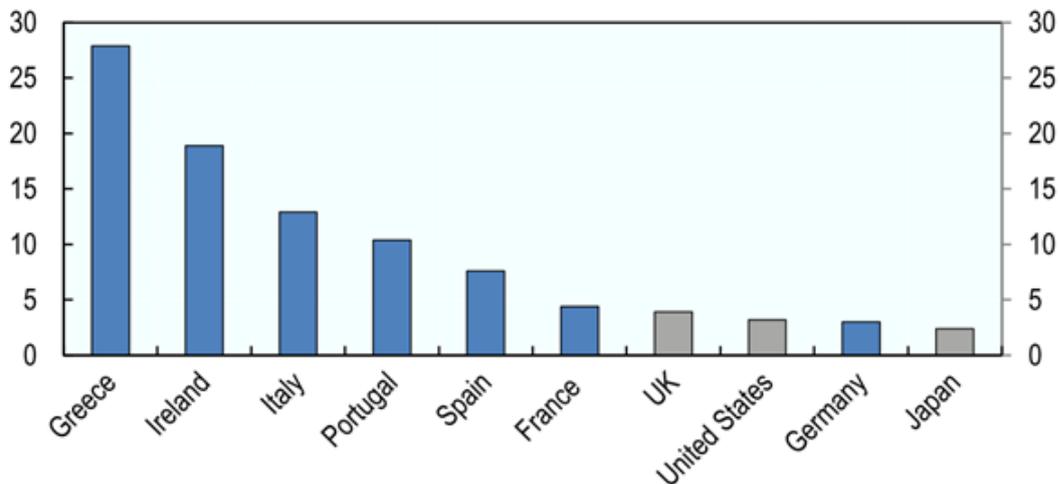
Fonte: IMF, WEO database Ottobre 2013

Per l'area dell'Euro rimane un sistema finanziario e bancario vulnerabile e molte banche dell'area non sono sufficientemente capitalizzate oltre che appesantite da crediti inesigibili.

Vi è il rischio che la volatilità dei mercati finanziari e i forti deflussi di capitali negli ultimi mesi in alcune economie emergenti potrebbero intensificarsi, esercitando un ulteriore freno

alla crescita. Gli alti livelli di debito accumulato negli ultimi anni aumentano inoltre la probabilità di shock finanziari.

Grafico – Prestiti di difficile esigibilità per paese (% sul totale dei prestiti)



Fonte: OECD, Economic Assessment, 2013

A fronte di tale debolezza delle attività economiche, tuttavia, si sono lievemente allentate le tensioni sul debito sovrano e sono migliorate le condizioni monetarie, grazie a interventi mirati per la gestione degli squilibri e la definizione di un sistema unico di vigilanza bancaria. Anche il clima di fiducia delle imprese sembra aver dato lievi segnali di recupero.

In merito all'interscambio commerciale europeo, come rilevato dall'International Transport Forum nell'ultimo report sul commercio internazionale, anche negli ultimi mesi del 2013 il traffico ha seguito le tendenze dell'anno precedente dove, a fronte di un rafforzamento dell'Euro rispetto alle altre principali valute, le esportazioni hanno continuato a fornire un contributo positivo alla dinamica dei prodotti.

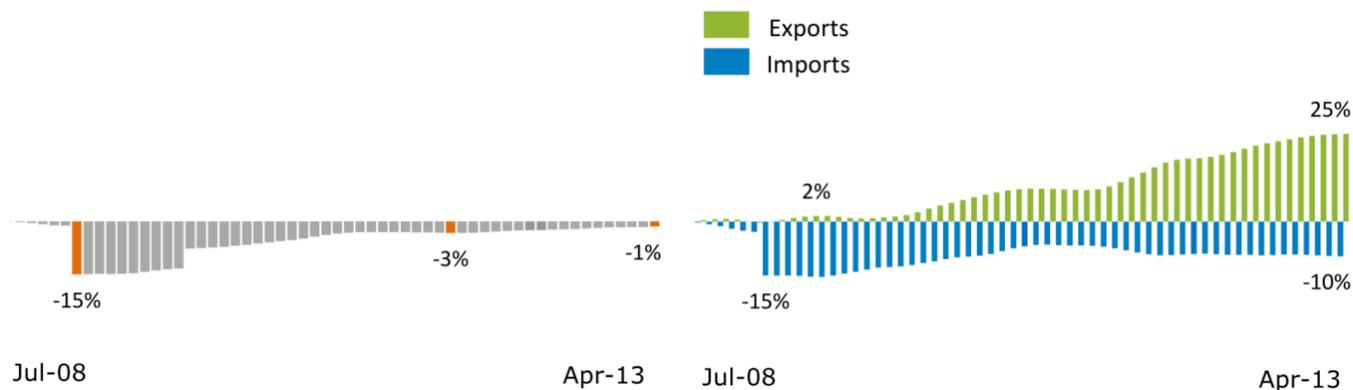
Il commercio via mare è rimasto stagnante e ancora sotto i livelli pre-crisi, sia in Europa (EU27) che negli Stati Uniti, anche se si rileva una positiva tendenza alla ripresa. Tuttavia, tale andamento è il risultato di diverse dinamiche che interessano i flussi di importazioni/esportazioni.

La stagnazione è data dalle importazioni, a fronte di una crescita delle esportazioni, sebbene quelle verso i paesi asiatici abbiano subito un rallentamento, connesso principalmente all'andamento dell'economia cinese.

Le principali aree geografiche di riferimento per i traffici marittimi europei continuano ad essere i paesi in via di sviluppo e, in modo particolare, quelli asiatici. Nonostante il

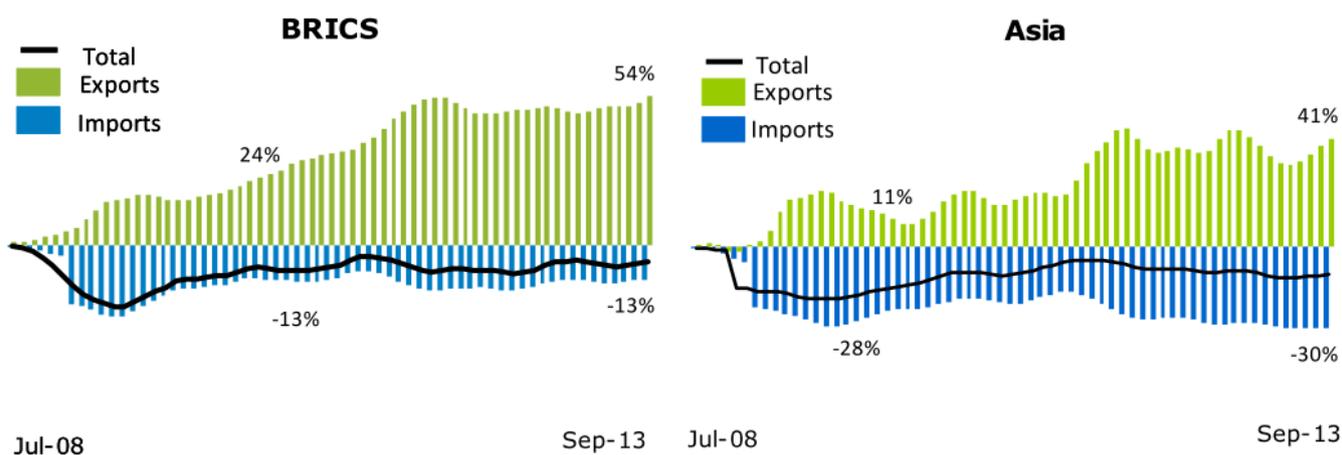
permanere di una tendenza positiva circa l'andamento delle esportazioni del continente, il volume totale delle merci scambiate rimane a livelli negativi a causa della maggiore incidenza della componente di import sul totale delle merci movimentate.

Grafico – Andamento mensile del Commercio internazionale via mare Europa (var. % complessiva relativa ai volumi - grafico a sinistra; variazione % di Import e Export grafico a destra) Luglio 2008 – Settembre 2013



Fonte: International Transport Forum, Statistics Brief, December 2013

Grafico – Andamento mensile del Commercio internazionale via mare BRICS – Europa e Asia – Europa, Luglio 2008 – Settembre 2013

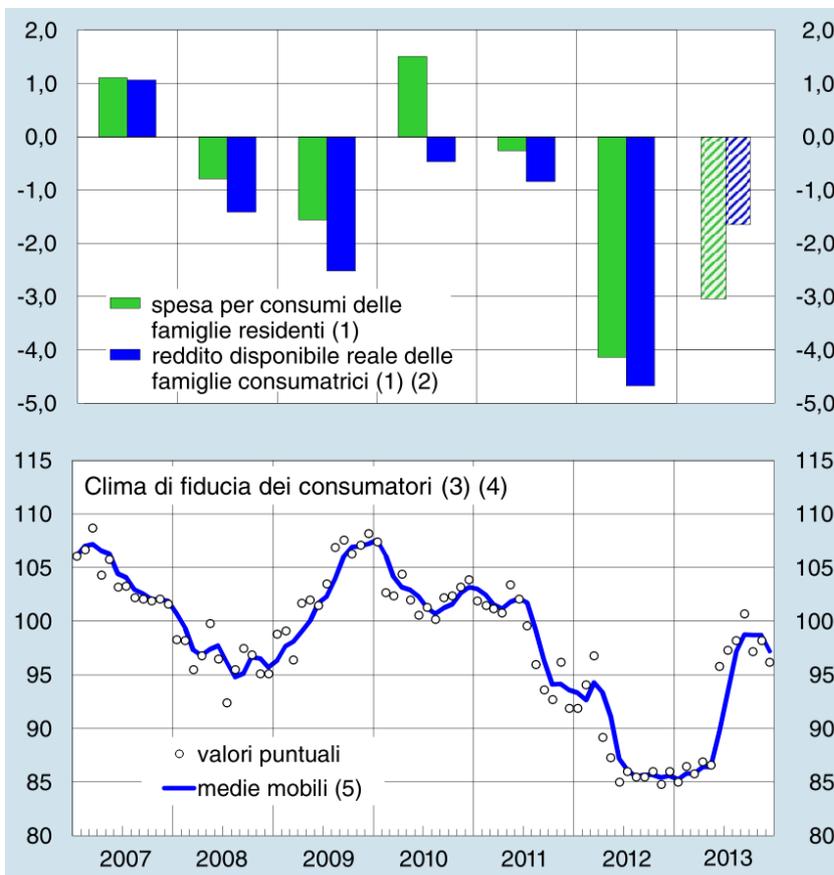


Fonte: International Transport Forum, Statistics Brief, December 2013

In Italia, nella seconda metà del 2013, è proseguita la flessione dell'economia, seppur in modo più attenuato. Il prodotto è stato sostenuto dalla domanda estera netta, mentre la domanda interna si è nuovamente contratta, riflettendo la debolezza dei consumi delle famiglie e degli investimenti.

La produzione industriale è nuovamente calata in tutti i principali comparti, sebbene a ritmi meno intensi. Sulla base delle rilevazioni effettuate in dicembre da Banca d'Italia con Il Sole 24 Ore, i giudizi degli operatori sul 2013 sono lievemente meno pessimistici rispetto ai quelli sul 2012, in particolare in relazione al secondo semestre.

Grafico - Consumi, reddito e clima di fiducia dei consumatori in Italia (2013)



Fonte: elaborazioni e stime Banca d'Italia su dati Istat (2013)

Nel terzo trimestre gli investimenti in costruzioni, in caduta dall'inizio del 2011, si sono stabilizzati sia nel comparto residenziale sia nel resto del settore. Sulla base dei dati dell'Osservatorio del mercato immobiliare dell'Agenzia delle Entrate, il numero di transazioni residenziali si è mantenuto sui livelli di fine 2012, più che dimezzato rispetto al 2007. La flessione dei prezzi delle abitazioni si è accentuata (-1,2 % rispetto al periodo precedente, da -0,6 % nel secondo trimestre).

In ottobre la competitività delle imprese italiane, misurata sulla base dei prezzi alla produzione dei beni manufatti, è lievemente peggiorata anche a causa dell'apprezzamento dell'Euro in termini effettivi nominali. Le condizioni di competitività restano comunque più favorevoli di quelle prevalenti nel 2009.

Secondo stime basate sui conti nazionali, nel terzo trimestre la redditività operativa delle imprese è lievemente aumentata, pur rimanendo su livelli assai contenuti. L'ulteriore contrazione degli investimenti fissi e l'aumento dell'autofinanziamento hanno determinato un calo del fabbisogno finanziario in rapporto al valore aggiunto. Il peso degli oneri finanziari è rimasto pressoché invariato.

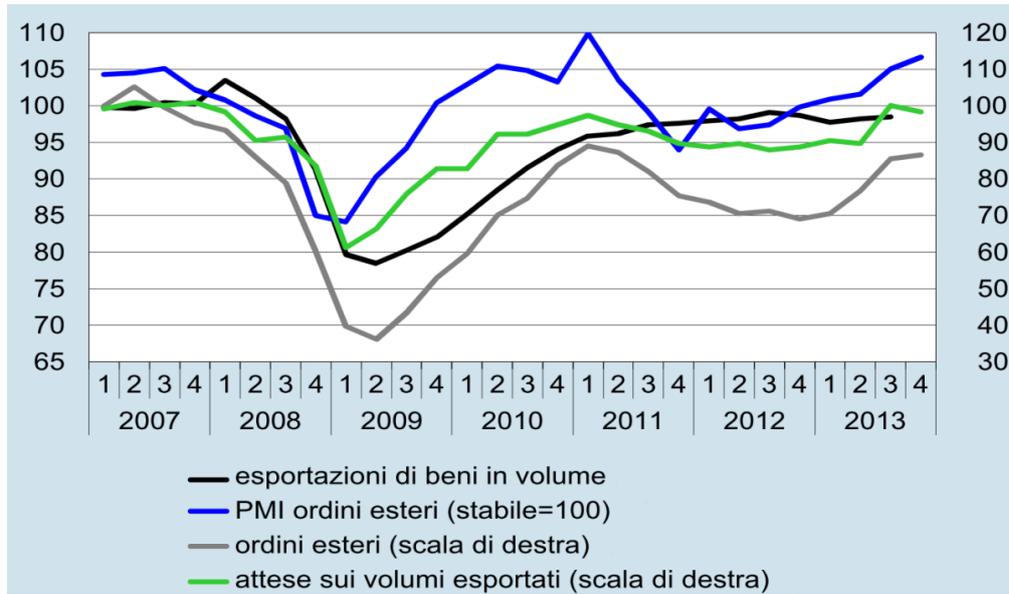
Si è accentuato il ritmo di contrazione dei prestiti bancari alle imprese (-5,8 % nei dodici mesi terminanti in novembre), il cui debito complessivo è sceso al di sotto dell'80 % del PIL.

Le esportazioni italiane di beni e servizi hanno continuato a crescere nel 2013, beneficiando dell'accelerazione del commercio internazionale. Le importazioni sono tornate ad aumentare, in parte per via di fattori temporanei, dopo una flessione durata dieci trimestri consecutivi. Nei mesi autunnali sono continuati gli afflussi di capitali esteri.

Le esportazioni di beni e servizi italiani in volume sono aumentate dello 0,7 per cento rispetto al periodo precedente. La componente dei beni è stata sostenuta dalle vendite verso i paesi della UE, in particolare Francia e Germania, a cui si è contrapposta la diminuzione di quelle verso i mercati extra UE. Il calo delle esportazioni è stato particolarmente intenso verso i paesi OPEC e verso la Svizzera, solo in parte compensato dall'aumento delle vendite nelle aree economiche più dinamiche (Asia orientale e Stati Uniti). A livello settoriale, alla crescita delle esportazioni hanno contribuito soprattutto la meccanica e, in misura minore, la chimica e gli altri prodotti manifatturieri; si sono invece ridotte le vendite di alcuni beni che avevano registrato un buon andamento nel 2012 (prodotti petroliferi raffinati, farmaceutici e metalli) e della maggior parte di quelli del "Made in Italy".

Relativamente alle importazioni di beni e servizi, si registra un aumento dei volumi pari al 2,0 %, mentre la crescita degli acquisti di beni è stata dell'1,8% e ha riguardato sia la componente di prodotti intermedi, in relazione alla ricostituzione delle scorte, sia quella di beni strumentali, in parte per via di fattori temporanei.

Grafico - Esportazioni in volume, ordini esteri e attese delle imprese (2007 – 2013)

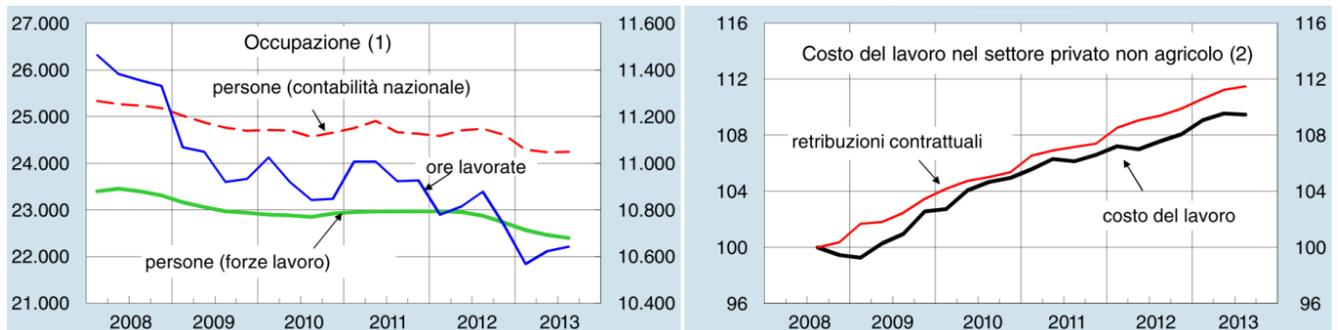


Fonte: elaborazioni e stime Banca d'Italia su dati Istat (2013)

Anche durante lo scorso anno la situazione relativa all'occupazione ha continuato a peggiorare. Il numero di occupati è ancora diminuito, ma in misura inferiore rispetto ai periodi precedenti. Nel complesso dell'economia è proseguito l'aumento delle ore lavorate per addetto, più intensamente nell'industria in senso stretto, con una sostanziale stabilizzazione delle ore autorizzate di Cassa integrazione guadagni (CIG). Il tasso di disoccupazione è però nuovamente cresciuto.

La flessione ha continuato a interessare maggiormente la componente alle dipendenze a tempo determinato (-7,4 %) rispetto a quella a tempo indeterminato (-1,3 %). La caduta meno intensa rispetto agli ultimi trimestri del numero di occupati con posizioni a tempo pieno si è accompagnata a un deciso rallentamento delle posizioni a orario ridotto, attenuando la ricomposizione verso queste ultime.

Grafico - Occupazione e costo del lavoro



Fonte: elaborazioni e stime Banca d'Italia su dati Istat (2013)

La stazionarietà dell'offerta e la lieve caduta della domanda di lavoro si sono riflesse in un ulteriore aumento del tasso di disoccupazione che ha raggiunto il 12,3 %.

Il tasso di disoccupazione giovanile (relativo alla classe di età tra i 15 e i 24 anni) è salito ancora, raggiungendo il 40,1 %.

- Il traffico merci e passeggeri nel porto di Genova

I volumi di traffico merci registrati nel 2013, per il porto di Genova, mostrano una diminuzione complessiva degli stessi pari a circa 2 milioni di tonnellate, corrispondenti ad una contrazione del 3,7%.

Nel complesso, osservando le singole tipologie merceologiche, si può rilevare come la diminuzione di merce movimentata abbia interessato i comparti in cui si articola l'offerta portuale genovese con impatti differenti.

Per quel che riguarda la funzione commerciale, la diminuzione più rilevante è stata registrata per le rinfuse liquide rappresentate da oli vegetali e vino, mentre i volumi di merce containerizzata sono diminuiti del 6%, rispetto allo scorso anno.

Il comparto industriale, meno rilevante in termini di volumi complessivamente movimentati, ha fatto registrare una contrazione rispetto all'anno precedente, soprattutto per quel che riguarda il traffico di materiale siderurgico.

E' invece positivo il dato registrato dal traffico di passeggeri, cresciuto nel complesso del 4,6%, la cui principale componente di sviluppo è da ricondurre all'incremento dei crocieristi pari al +31,7%.

Traffici porto di Genova

| TRAFFICI | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Var. % 2013-2012 |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| MERCE VARIA di cui: | 23.482.839 | 26.397.543 | 27.516.989 | 28.837.697 | 27.653.076 | -4,1% |
| traffico containerizzato | 15.179.538 | 17.655.776 | 18.928.463 | 20.617.496 | 19.386.333 | -6,0% |
| traffico convenzionale | 8.303.301 | 8.741.767 | 8.588.526 | 8.220.201 | 8.266.743 | 0,6% |
| RINFUSE SOLIDE | 1.606.062 | 1.648.553 | 1.428.367 | 838.732 | 823.783 | -1,8% |
| OLI MINERALI | 19.387.135 | 18.830.839 | 17.021.585 | 16.363.122 | 16.041.915 | -2,0% |
| ALTRE RINFUSE LIQUIDE di cui: | 923.208 | 865.869 | 830.127 | 835.874 | 789.525 | -5,5% |
| oli vegetali, vino | 453.694 | 330.173 | 363.347 | 330.154 | 295.146 | -10,6% |
| prodotti chimici | 469.514 | 535.696 | 466.780 | 505.720 | 494.379 | -2,2% |
| TOT. TRAFFICO COMMERCIALE | 45.399.244 | 47.742.804 | 46.797.068 | 46.875.425 | 45.308.299 | -3,3% |
| FUNZIONE INDUSTRIALE di cui: | 2.078.282 | 2.959.536 | 3.595.748 | 3.331.428 | 3.185.487 | -4,4% |
| rinfuse solide | 232.677 | 249.469 | 247.106 | 173.232 | 93.815 | -45,8% |
| traffico siderurgici | 1.845.605 | 2.710.067 | 3.348.642 | 3.158.196 | 3.091.672 | -2,1% |
| BUNKERS e PROVVISI DI BORDO | 1.284.846 | 1.249.531 | 1.230.356 | 1.184.393 | 1.016.877 | -14,1% |
| TOT. GENERALE | 48.762.372 | 51.951.871 | 51.623.172 | 51.391.246 | 49.510.663 | -3,7% |
| CONTENTORI (TEUs) | 1.533.627 | 1.758.858 | 1.847.102 | 2.064.806 | 1.988.013 | -3,7% |
| MOVIMENTO PASSEGGERI | 3.486.683 | 3.639.975 | 3.113.679 | 2.771.962 | 2.899.193 | 4,6% |
| Traghetti | 2.815.215 | 2.779.685 | 2.315.158 | 1.974.723 | 1.849.108 | -6,4% |
| Crociere | 671.468 | 860.290 | 798.521 | 797.239 | 1.050.085 | 31,7% |

Fonte: Ufficio statistiche Autorità Portuale di Genova

Il posizionamento dello scalo genovese nel panorama europeo, lo individua come uno dei principali porti in termini di tonnellate movimentate. Genova si posiziona nello stesso range di porti come Dunkerque, Londra e Zeebrugge. Rispetto all'anno precedente vi sono stati importanti crescite di volumi per i porti di Anversa, Amburgo e Le Havre, mentre la quasi totalità dei porti rimanenti è stata caratterizzata da una contrazione dei volumi totali.

Per quanto attiene il traffico container lo scalo genovese, nel 2013, mantiene il primato a livello italiano e si posiziona tra i primi nel mercato Mediterraneo.

Benché il comparto dei contenitori rappresenti la principale tipologia merceologica movimentata all'interno del porto, è importante sottolineare che nel corso del 2013 il volume di container in arrivo ed in partenza si è sensibilmente contratto rispetto al dato del 2012 (-3,7%).

La maggior parte dei container movimentati a Genova, ha come origine o destinazione l'area dell'Estremo Oriente, che nel 2013 ha rappresentato quasi il 28% della totalità dei flussi di contenitori. A seguire, le aree con più scambi sono quelle del Middle East pari al 13,5% sul totale, seguite da Nord America ed Europa, con una percentuale pari all'11,3%.

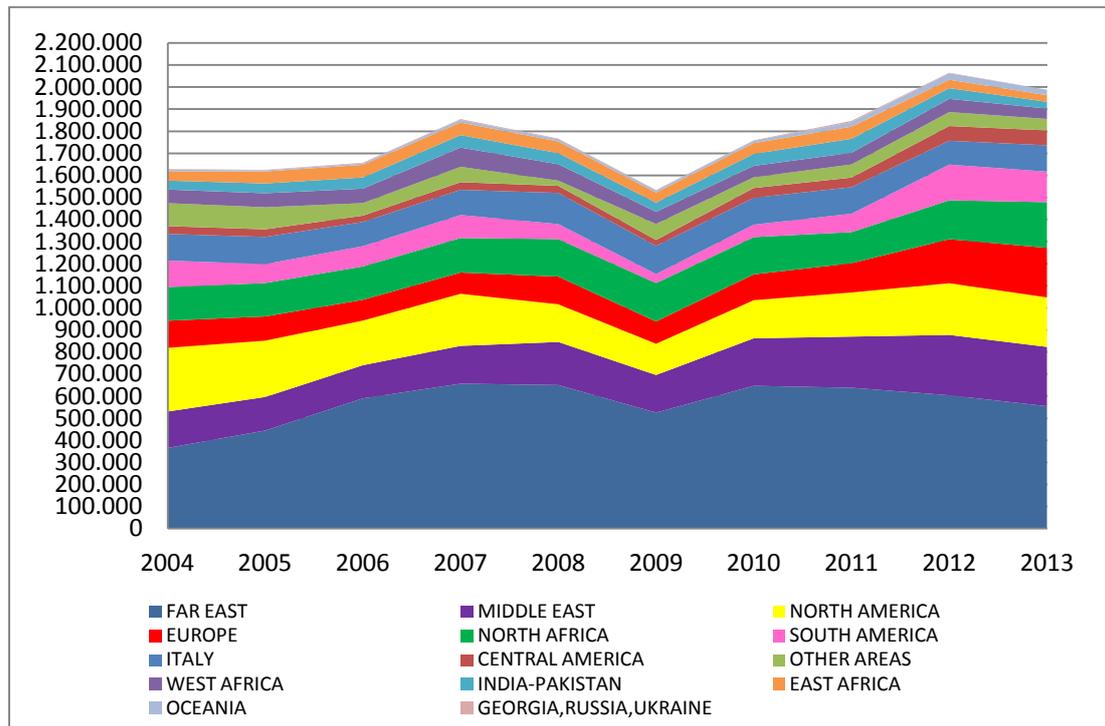
Considerando la totalità dei traffici import ed export, il dato sui volumi movimentati evidenzia una flessione sulle principali direttrici, che nel caso del Far East è stato più marcato rispetto al 2012 (-8,2%), mentre i volumi verso Middle East e Nord America sono scesi rispettivamente dell' 1,8% e del 4,3%.

Ad aver mostrato invece un buon coefficiente di crescita sono stati i traffici verso gli altri paesi dell'Unione Europea (+12,7%), verso il Nord Africa (+17,4%) e all'interno della mercato italiano (+10,5%).

Date le aree di maggior interscambio marittimo, è naturale aspettarsi che anche i porti con i quali avvengono i maggiori traffici appartengano proprio a queste zone, infatti primeggiano i porti di Singapore, Shanghai, Hong Kong, seguiti dai porti medio orientali di Jebel Ali e Jeddah. Tra i porti comunitari i maggiori scambi di container avvengono con i porti di transhipment di Algeciras, Gioia Tauro e Malta.

Se si osserva la composizione del traffico diviso per carico/scarico dei contenitori si può notare che ad essere diminuiti, rispetto al 2012, sono stati soprattutto contenitori pieni con una diminuzione del 5,8% per i container sbarcati e del 3,8% per i container imbarcati nel 2013.

Origini e destinazioni traffici containerizzati 2004-2013



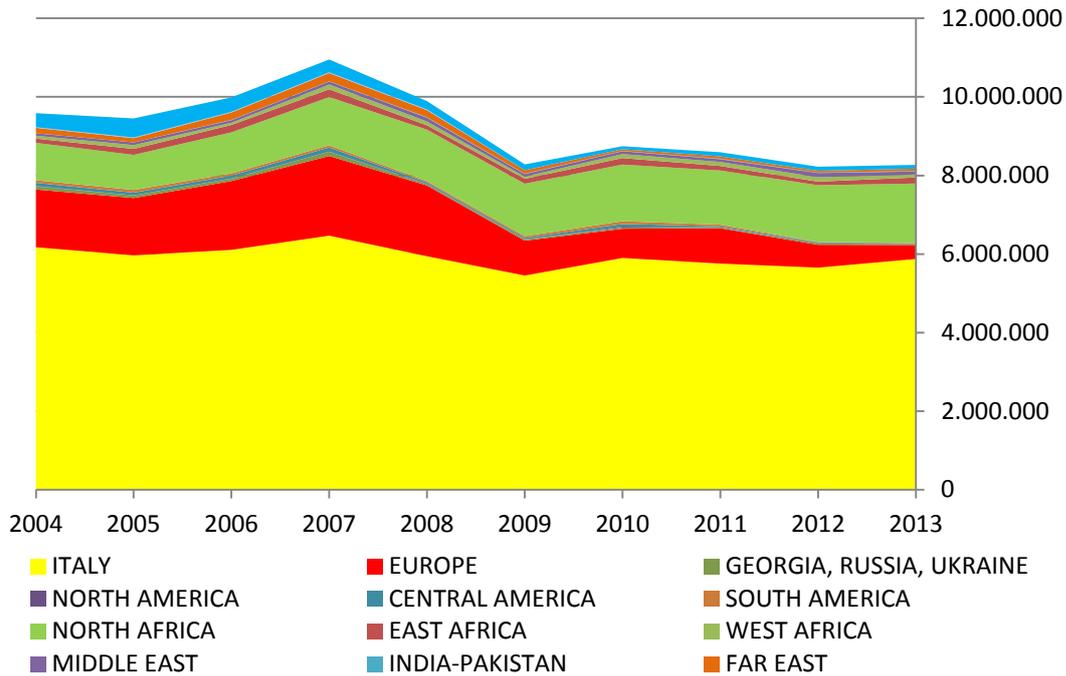
Fonte: rielaborazione dati Ufficio Rilevazioni andamenti di mercato dell'APG

L'andamento dei *traffici convenzionali* nel porto di Genova ha registrato una sostanziale stabilità nel 2013, in continuità con i dati degli ultimi anni, in parte dovuto alla tendenza ad una sempre maggiore containerizzazione delle merci e in parte attribuibile alla crisi internazionale.

A questo proposito è facile osservare come, successivamente al crollo di queste merceologie relativo all'anno 2009, il livello delle merci movimentate si sia mantenuto sostanzialmente stabile. Osservando le diverse componenti del traffico, le uniche variazioni positive si sono registrate nei traffici di rotabili che continuano a rimanere il principale segmento di sviluppo del comparto.

In relazione alle principali origini e destinazioni, a fronte di un calo degli scambi con l'Europa, si è registrato un nuovo incremento degli scambi con l'Italia, che costituisce il principale mercato, e il Nord Africa, seconda area geografica di riferimento per i traffici convenzionali. Tale incremento è stato maggiore per le merci in esportazione rispetto a quelle in importazione. Si segnalano, inoltre, incrementi nei traffici con l'estremo Oriente e con l'Africa Orientale, in quest'ultimo caso riconducibili alle merci in importazione.

Grafico - Origini e destinazioni traffici convenzionali 2003-2012



Fonte: rielaborazione dati Ufficio Rilevazioni andamenti di mercato dell'APG

I traffici di *rinfuse solide* si sono mantenuti sostanzialmente stabili sui livelli dell'anno 2012, sia nella componente commerciale sia in quella industriale.

Tale risultato è in buona parte ascrivibile al perdurare degli effetti della crisi economica mondiale che si sono tradotti anche in un calo della produzione industriale e in una crisi dell'edilizia e della siderurgia, particolarmente accentuata nel nostro paese.

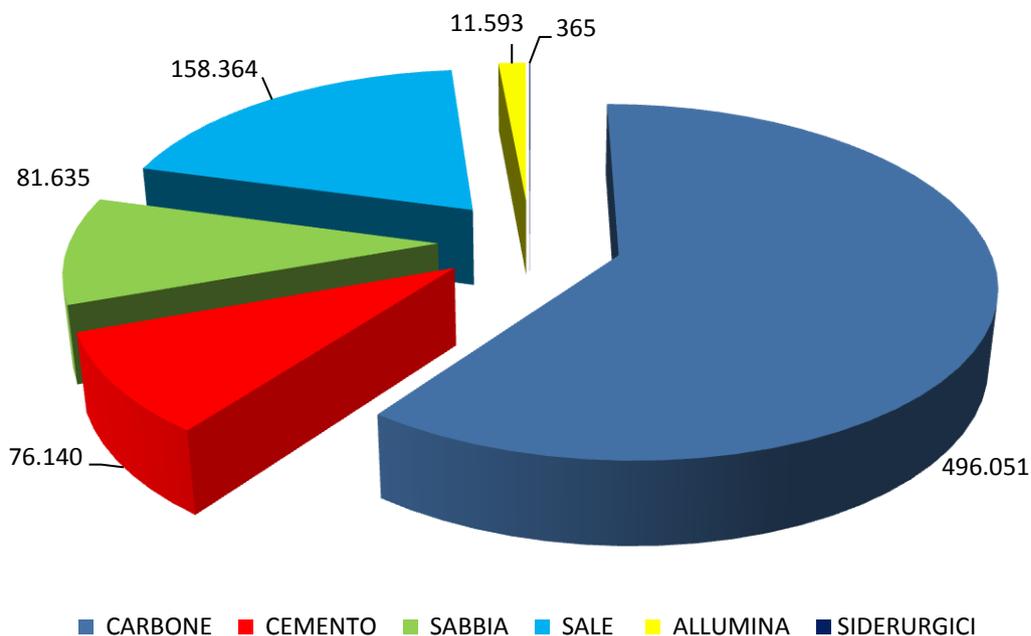
Per queste ragioni, oltre che per l'avanzamento del processo di dismissione della centrale elettrica ENEL, i livelli di traffico osservati per l'anno precedente, in particolare di carbone, cemento e clinker, si sono mantenuti tali anche per il 2013.

Le stesse considerazioni già rappresentate per le altre categorie merceologiche possono essere mutate sull'andamento delle relazioni industriali con l'ILVA di Taranto poiché, oltre ad una generalizzata crisi della siderurgia europea, la *governance* societaria è ancora destabilizzata dagli eventi occorsi durante il 2012.

La drastica riduzione della produzione nello stabilimento di Taranto ha negativamente influito sull'operatività degli stabilimenti di Genova e del nord Italia e, di conseguenza, sui traffici di merce movimentati dal porto.

Per quanto riguarda il mix merceologico delle rinfuse secche "commerciali", le tipologie trattate sono più esigue rispetto al passato e, come è possibile osservare dal grafico sottostante, il prodotto preponderante continua ad essere il carbone.

Grafico – Tipologie di rinfuse solide movimentate da Terminal Rinfuse (2013)



Fonte: rielaborazione dati Ufficio Rilevazioni andamenti di mercato dell'APG

Per le *rinfuse liquide* l'anno appena trascorso si è chiuso con un andamento negativo in quasi tutti i comparti. I prodotti petroliferi hanno registrato una contrazione complessiva pari al 2,0%, sebbene il livello di petrolio greggio importato si sia mantenuto praticamente costante. Il motivo della contrazione va ricercato nell'introduzione di un dazio comunitario sull'importazione di biocarburanti che, di conseguenza, ha penalizzato questa tipologia di traffici.

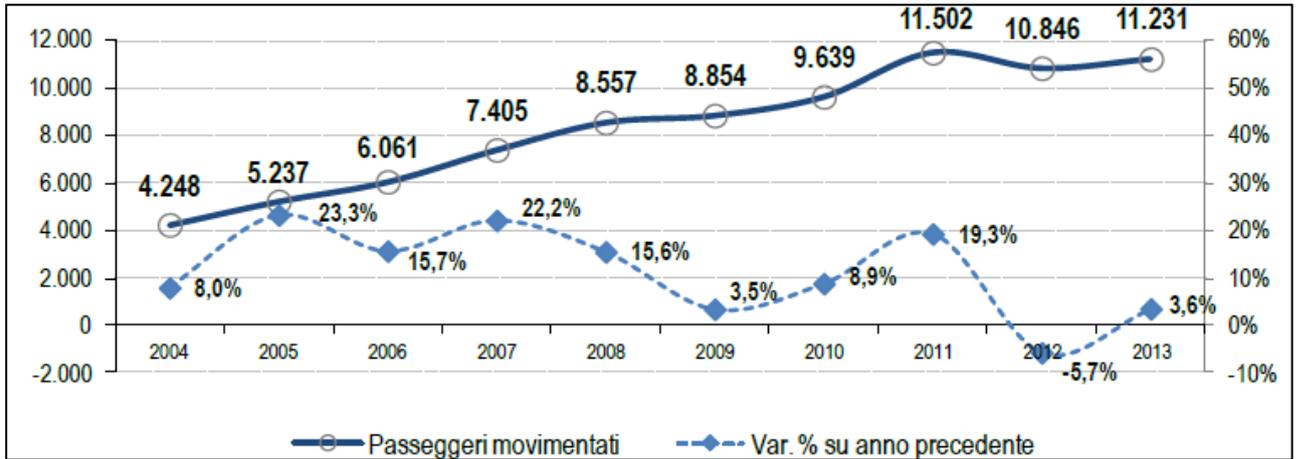
Anche le altre rinfuse hanno registrato un calo, nello specifico i traffici di prodotti chimici hanno avuto un decremento più contenuto (-2,2%), mentre le rinfuse alimentari subiscono una perdita maggiore (-10,6%).

Nel 2013 il *traffico crocieristico* in Italia è passato da 10,8 a 11,2 milioni di passeggeri tra il 2012 e il 2013 con un incremento del 3,6% tra imbarchi, sbarchi e transiti. Il dato è molto interessante e mostra una tendenziale coerenza delle dinamiche italiane rispetto all'andamento del comparto crocieristico su scala mondiale. Il dato sulla domanda crocieristica mondiale indica infatti una variazione in positivo dell' 1,9% dal 2012 al 2013, sostenuta dal continuo inserimento di nuove navi sul mercato e dall'aumento dei posti di lavoro generati.

Nello specifico caso italiano, i porti che maggiormente contribuiscono all'andamento positivo del comparto sono Civitavecchia, che ha registrato un totale di 2,5 milioni di

passengeri nel 2013, seguito da Venezia, con 1,8 e Napoli, 1,1. Lo scalo genovese si colloca in quarta posizione con poco più di un milione di passeggeri, mostrando una crescita, rispetto all'anno precedente, del 32%, quando i passeggeri totali erano pari a 797.239.

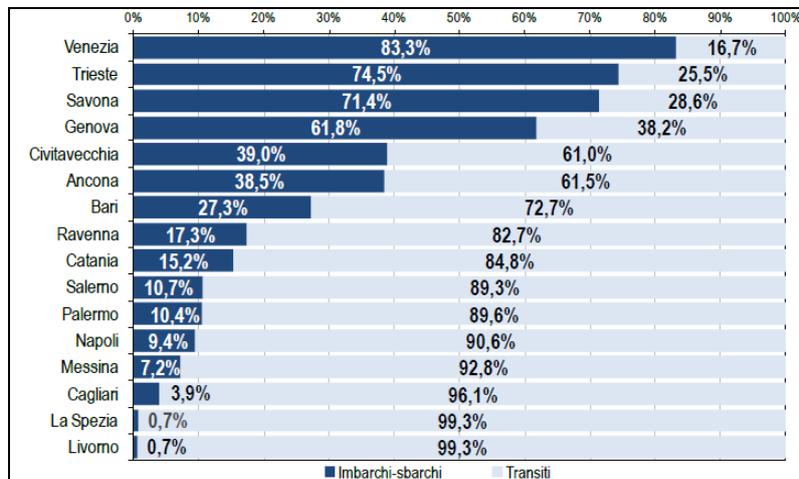
Andamento crocieristi in Italia e variazioni sull'anno precedente, valori in milioni



Fonte: Elaborazioni Risposte Turismo, 2014

Il dettaglio sulla percentuale di imbarchi e sbarchi per ogni singolo porto, e la quota di transiti è illustrata nel seguente grafico, dal quale si evince che Venezia è il principale porto "home" su scala nazionale, seguito da Trieste e Savona. Nel caso di Genova, il 61,8% dei crocieristi utilizza lo scalo ligure per la partenza o l'arrivo dalla crociera, mentre il 38,2% delle persone effettua solo un transito.

Distribuzione percentuale del traffico tra imbarchi e sbarchi e transiti, 2013



Fonte: Elaborazioni Risposte Turismo, 2014

Osservando più nel dettaglio la situazione registrata nel 2013 dal porto di Genova, per quel che riguarda il traffico crocieristico, si evidenzia un'importante crescita pari al 32% rispetto al dato del 2012, passando da 797.239 crocieristi a 1.050.085; come detto la quota di crocieristi definiti "home" supera abbondantemente i transiti per lo scalo genovese. Rispetto al 2012 è comunque cresciuto sia il numero dei transiti, +50%, sia la quota home, +22%.

Accanto al dato sul traffico crocieristico è da rilevare il flusso di passeggeri da funzione "traghetti" nel porto di Genova. Il dato indica che rispetto allo scorso anno si è registrata una riduzione del 6,4% distribuita equamente tra arrivi e partenze.

2.4 Note relative agli investimenti effettuati dagli operatori ex art. 18 legge 84/94

Gli investimenti effettuati dagli operatori portuali ex art. 18 legge 84/94, data l'importanza che gli stessi assumono per lo sviluppo portuale, vengono riportati a costo storico per comparto, per il quinquennio 2008-2012.

Il dato complessivo al 2012 mostra come siano stati effettuati investimenti superiori rispetto a quanto registrato l'anno precedente, con un incremento del 3,8%. I piani di impresa presentati dalle stesse imprese hanno mostrato infatti una continua propensione all'investimento, benché prudenziale.

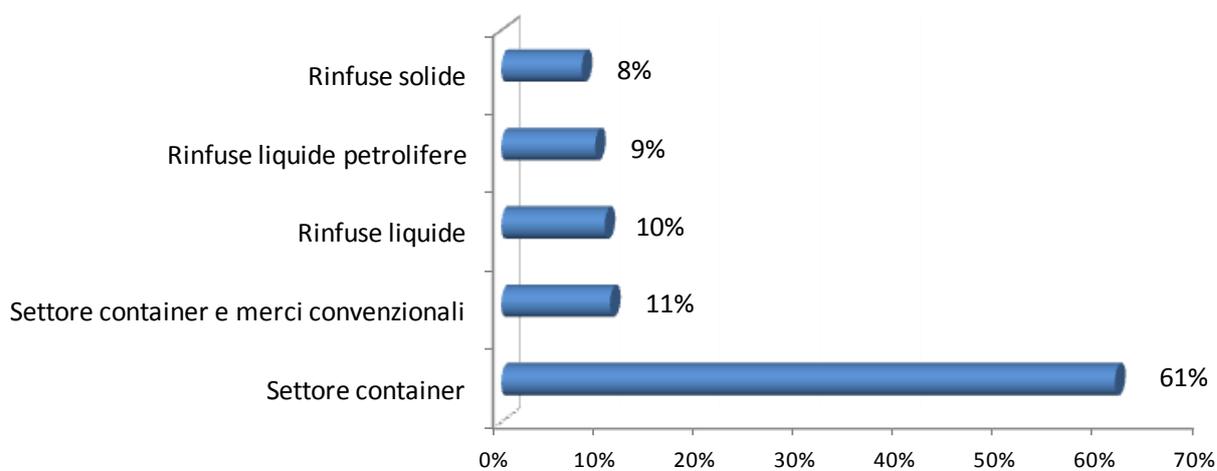
Investimenti effettuati nel periodo 2008- 2012 (M.ni euro)

| Terminal operator | Investimenti cumulati (m.ni €) | | | | |
|--|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| VTE | 170,8 | 175,4 | 175,4 | 177,5 | 188,8 |
| SECH | 48,8 | 50,5 | 57,9 | 59,5 | 59,4 |
| Messina | 64,2 | 65,9 | 67,7 | 71,6 | 72,2 |
| Settore container | 283,8 | 291,8 | 301 | 308,58 | 320,4 |
| <i>Var % su anno precedente</i> | - | 2,8% | 3,2% | 2,5% | 3,8% |
| Rebora | 16,1 | 18 | 18,9 | 22,2 | 23,07 |
| Genoa Metal Terminal | 5,8 | 6 | 8,7 | 9,3 | 10,79 |
| Terminal San Giorgio | 4,5 | 5,9 | 6,3 | 11,2 | 9 |
| Terminal Frutta Genova | 10 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 9,15 |
| Forest | 2,6 | 2,7 | 3,5 | 3,6 | 3,63 |
| ATI | | | | | 1,14 |
| Settore container e merci convenzionali | 39,0 | 43,4 | 48,2 | 57,1 | 56,8 |
| <i>Var % su anno precedente</i> | - | 11,3% | 11,1% | 18,5% | -0,6% |
| Porto Petroli | 42,2 | 45,3 | 45,5 | 49,1 | 49 |
| Rinfuse liquide petrolifere | 42,2 | 45,3 | 45,5 | 49,1 | 49 |
| <i>Var % su anno precedente</i> | - | 7,3% | 0,4% | 7,9% | -0,2% |
| Saar | 23,6 | 24,8 | 24,8 | 27,4 | 29,1 |
| Silomar | 17,9 | 18,2 | 18,4 | 18,8 | 19,2 |
| Sampiersarena Oli | | | | | 5,7 |
| Rinfuse liquide(chimici, olii, vini,etc.) | 41,5 | 43 | 43,2 | 46,2 | 54 |
| <i>Var % su anno precedente</i> | - | 3,6% | 0,5% | 6,9% | 16,9% |
| Terminal Rinfuse Italia | 37,1 | 37,5 | 42 | 42 | 42* |
| Rinfuse solide | 37,1 | 37,5 | 42 | 42 | 42 |
| <i>Var % su anno precedente</i> | | 1,1% | 12,0% | 0,0% | 0,0% |
| TOTALE | 443,60 | 461,00 | 479,90 | 502,98 | 522,20 |
| <i>Var % su anno precedente</i> | - | 3,9% | 4,1% | 4,8% | 3,8% |

Fonte: rielaborazioni APG su bilanci e altri documenti contabili degli operatori

Il settore dei contenitori è quello che, in percentuale, pesa maggiormente sulla totalità degli investimenti, mostrando come da inizio periodo gli operatori abbiano ritenuto strategico continuare a fare investimenti nelle loro aree di competenza. Tutte le altre tipologie merceologiche evidenziano invece una sostanziale equivalenza in termini di capitali investiti nell'ultimo anno registrato, benché il comparto dei multipurpose abbia avuto una crescita storica, da inizio periodo, più importante rispetto agli altri comparti.

Ripartizione degli investimenti effettuati dai concessionari nel 2012



2.5 Attività promozionale

- Notizie di carattere generale e Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali

Nel 2013 l'attività di Comunicazione e Promozione ha perseguito il tradizionale obiettivo di supporto alle realtà operative del porto di Genova, ponendosi quale interfaccia e punto di riferimento per coloro che quotidianamente affrontano i problemi relativi all'utilizzo dello scalo.

Nell'anno trascorso è stata intensificata la collaborazione con le Associazioni di categoria (Spedizionieri, Agenti Marittimi, Terminalisti, Autotrasportatori) con l'intento di creare un corretto spirito "lobbystico" nella comunità dello shipping.

Nello specifico nel 2013 il porto di Genova ha consolidato la propria presenza all'interno del circuito delle manifestazioni afferenti la logistica e quello relativo al comparto crociere a livello internazionale, stimolando la presenza degli operatori della Shipping Community mettendo disposizione sia lo spazio espositivo sia la necessaria assistenza all'interno dello stand per incontri di lavoro B2B e di sviluppo di nuovi business.

Il programma del 2013 ha inoltre confermato la collaborazione con i porti di La Spezia e Savona, grazie all'azione dell'Associazione Ligurian Ports che ha permesso al porto di Genova, di essere presente in una logica di sistema nell'ambito delle più importanti manifestazioni Fieristiche nel settore della logistica e delle crociere a livello nazionale europeo e mondiale.

Siamo stati presenti a Slow Fish- Genova (9-12 Maggio), alla manifestazione 825th Hamburg Port Anniversary – Hamburg (9-12 Maggio), alla 14° edizione di Transport Logistic di Monaco di Baviera (4-7 Giugno), al Logitrans – Transport Logistic Exhibition di Istanbul (21-23 Settembre), al Seatrade Europe di Amburgo (24-26 Settembre), a Italian Cruise Day – Livorno (25-26 Ottobre) e infine al PPI Transport Symposium – Baltimora (28-31 Ottobre).

In relazione alle azioni di marketing sui principali mercati di O/D delle merci, particolare attenzione è stata dedicata al bacino dei paesi del Mediterraneo (Nord Africa, Turchia, Spagna), con azioni tese a consolidare la posizione del porto di Genova nelle linee di short-sea shipping, sia nel settore contenitori che ro-ro, che hanno mostrato segni di recupero sia dal nord africa che dalla penisola iberica, con fondamentali macroeconomici in evidente miglioramento.

Continue azioni sono state infine destinate al miglioramento dei collegamenti e contatti con la Svizzera (area di Basilea) e la Germania del Sud (aree di Monaco e Stoccarda/Ulm/Augsburg); sviluppati anche in connessione delle fiere internazionali. Va

rilevato che l'assistenza fornita ai caricatori svizzeri ha finalmente consentito di avviare con impresa ferroviaria privata indipendente italiana un collegamento regolare tra Genova (VTE e SECH) e Basilea, via Milano terminal di Melzo, che visti i volumi crescenti dovrebbe trasformarsi in linea diretta entro il 2014. Parimenti si sono recuperate alcune basi di lavoro congiunto con la divisione Trenitalia Cargo per alcune destinazioni in Nord e Centro Italia da sviluppare anch'esse nel 2014.

Il Servizio è delegato alla gestione inoltre di due importanti GEIE in cui Autorità Portuale partecipa:

- Escola Europea di Short Sea Shipping, con sede a Barcellona (Spagna) che opera dal 2006 come soggetto dedicato alla formazione ed al consultino internazionale sui temi legati alla logistica integrata, marittima e terrestre. Soci della Escola oltre al porto di Genova sono i porti di Civitavecchia e Barcellona, che della Escola detiene il 50%. Quote minori restano in disponibilità dei Gruppi Grimaldi con sede a Napoli e della linea GNV, con sede a Genova. Escola è un felice connubio pubblico-privato ed ha acquisito clienti di complessità crescente per quanto attiene la formazione delle risorse umane quali il gruppo Renfe Cargo, la francese SNCF, le Università Politecnico di Catalunya, l'Università di Anversa oltre ad offrire corsi a catalogo finanziati dalla UE che molti operatori della logistica in Europa hanno mostrato di apprezzare. Gli allievi sono stati oltre 3 mila, ed il fatturato arriva a fine 2013 a circa 800 mila Euro, in pareggio. Autorità Portuale partecipa al massimo organo di rappresentanza (Steering Committee) con la Presidenza, ed al livello di Consiglio esecutivo (di gestione), con il funzionario Responsabile dell'Ufficio Promozione e Marketing, settore attività di Marketing). La Escola si appresta ad effettuare diverse attività sul territorio italiano, per Università ed imprese, dal 2014.
- Intermed Gateways GEIE, con sede itinerante, in oggi a Marsiglia (Francia), che vede associati i tre porti di Genova, Marsiglia e Barcellona e che intende rilanciarsi da un lato come soggetto di pressione sulla UE per la determinazione di politiche complessive favorevoli verso il Sud Europa e la specificità organizzativa degli scali mediterranei associati, e dall'altro pretende effettuare azioni di promozione congiunta verso mercati di grandi dimensioni e grande distanza (Sud-Est Asia, Brasile, USA etc.) verso i quali la immagine delle specificità del singolo scalo non è percepita dal caricatore che invece, anche grazie alla decisa razionalizzazione delle linee marittime, tende a valorizzare – se adeguatamente supportato – la soluzione mediterranea, nel suo complesso, rispetto al nord Europa. Nel corso del 2013 sono state riviste organizzazione, finanziamento (paritario) del tre porti e del segretariato che viene assegnato statutariamente allo scalo che, a turno, presiede il GEIE, nel caso in

questione Marsiglia sino al 2015, quando la Presidenza ed il Segretariato saranno delegate a Genova. La struttura amministrativa rimane invece a Barcellona dove il GEIE è registrato ufficialmente. Sono state avviate le prime ricerche di marketing, che evidenziano peraltro scarsa competizione tra i tre scali che vengono al contrario percepiti come scali di importanza regionale o nazionale (ogni porto tende a servire il proprio ambito nazionale con rare escursioni commerciali nelle aree confinanti) da effettuarsi “in serie” uno dopo l’altro a seconda delle rotazioni verso est od ovest prima di affrontare Suez, da un lato, o l’Atlantico, dall’altro.

- **Publicazioni e inserzioni su organi di stampa**

Comunicazione e Stampa

Il 2013 è stato l’anno segnato dal tragico incidente della Torre dei Piloti. La crisi in termini di comunicazione ha richiesto uno straordinario impegno per gestire la sovraesposizione mediatica a cui il porto è stato soggetto in occasione del luttuoso evento. La struttura ha gestito le richieste di oltre cinquanta testate giornalistiche per circa un centinaio di cronisti e operatori italiani ed esteri arrivati a Genova a seguito della tragedia senza contare le richieste di informazioni e interviste giunte da tutto il mondo nelle settimane successive l’evento. Nella seconda metà dell’anno oltre una decina di testate giornalistiche nazionali hanno richiesto di poter effettuare sopralluoghi, riprese e interviste di approfondimento a seguito della tragedia. Complessivamente nell’anno 2013 sono state gestite le richieste provenienti da circa un’ottantina di testate giornalistiche nazionali e internazionali, sia generaliste che specializzate.

Mostra Rex – Il Mito e la Memoria

La mostra “**Rex – il mito e la memoria**”, a cura di Paolo Piccione, ha fatto il pieno di visitatori. Durante i sei mesi di apertura, da aprile ad ottobre 2013, Palazzo San Giorgio ha accolto più di 100 mila persone. Con un allestimento ispirato alla scena di fantasia del film *Amarcord* di Fellini, dove il Rex illuminato attraversa di notte il mar Adriatico, l’esposizione sul più grande transatlantico italiano ha attirato molti visitatori, italiani e stranieri, affascinati dagli anni in cui gli Stati si sfidavano a colpi di velocità sull’oceano Atlantico per affermare la loro potenza. Nell’ottantesimo anniversario della vittoria del Nastro Azzurro, il Rex ha rivissuto nelle immagini, nei filmati, nei manifesti d’epoca, nelle porcellane originali di bordo e nei cimeli salvati dopo l’affondamento al largo di Capodistria nel 1944, ma soprattutto è rinata nella memoria dei visitatori della mostra che hanno lasciato migliaia di commenti entusiastici sull’esposizione.

Avvio della campagna Genova Porto dell'Expo 2015

Coerentemente con quanto indicato nel Piano di Comunicazione 2013, è stata avviata la campagna 2013/2014 per promuovere il brand **Genova, Porto dell'Expo 2015**. La campagna prevede un'articolazione sul piano regionale, nazionale e internazionale. Il brand *Genova, porto dell'Expo 2015* si sta veicolando capillarmente attraverso la rete mediatica nazionale e in particolare su quella che incide sulla macroregione del Nord Ovest, attraverso la rete di quotidiani (sia in versione cartacea che web) e di emittenti radiotelevisive ancora fortemente diffusi e credibili sul territorio. Il programma di lavoro 2013/2014 consiste nell'organizzazione di una serie di interviste mirate con i Direttori e/o con i redattori economici delle singole testate, alcune delle quali sono state realizzate nella seconda metà del 2013. Inoltre si stanno predisponendo alcuni materiali dedicati: una cartella stampa ad hoc contenente comunicato, scheda informativa sul porto, immagini in hd sullo scalo. La campagna di comunicazione del 2013 è stata caratterizzata da una fase preparatoria e dalla realizzazione di alcuni speciali sulla stampa nazionale e con la pianificazione di alcuni eventi mirati da realizzarsi tra il 2014 e il 2015. Il road show internazionale di presentazione del brand partirà dai corrispondenti della stampa estera presente a Milano e Roma e prevede una conferenza stampa di avvio attività e di presentazione del brand e incontri singoli con ciascuna testata individuata.

Gestione del sito internet

Il 2013 è stato l'anno del progetto della progettazione del restyling del sito internet istituzionale dell'Ente che è stato completamente rinnovato nella veste grafica, nell'organizzazione dei contenuti e nei testi. Tra le funzionalità rinnovate da segnalare quelle legate alla nuova comunicazione e all'utilizzo dei social network.

2.6 Attività operativa sulle tematiche della sicurezza negli ambienti di lavoro

Nel corso dell'anno l'attività svolta in tema di sicurezza del lavoro si è alternata tra fasi di prevenzione e fasi di controllo.

L'attività di prevenzione si è sviluppata soprattutto attraverso le iniziative discusse e condivise in sede di Comitato Igiene e Sicurezza.

Tale sede ha rappresentato e rappresenta il luogo di confronto da cui scaturiscono importanti iniziative di sensibilizzazione: dalla diffusione delle buone pratiche, al tema dell'assunzione di alcoolici, all'uso di dispositivi di protezione individuale.

Rispetto a quest'ultimo argomento si sono sviluppate specifiche giornate di sensibilizzazione presso i diversi terminal del porto di Genova.

L'efficacia del lavoro svolto risiede senz'altro nel metodo di confronto da qualche tempo avviato laddove le istanze derivanti dall'esperienza quotidiana di lavoratori, imprese, ispettorato, vengono portate a sintesi in iniziative sul campo o disposizioni regolamentari (attraverso specifiche ordinanze), attuate anche con la collaborazione di ASL e Autorità Marittima.

Il 2013 è stato dedicato in parte alla pianificazione delle misure di prevenzione e di emergenza da adottarsi in caso di ritrovamento di sorgenti radioattive che possono essere presenti nei carichi di rottami metallici provenienti da Paesi terzi. Oltre ai soggetti che siedono stabilmente al tavolo del Comitato Igiene e Sicurezza sono stati consultati, a tale proposito, l'Agenzia per la Protezione Ambientale Ligure, i Vigili del Fuoco e gli Esperti Qualificati.

Parallelamente i rappresentanti delle parti sociali hanno dato vita autonomamente ad un proficuo confronto sul tema con l'obiettivo di redigere una linea guida sulla rilevazione di situazioni di emergenza per i lavoratori derivanti dalla eventuale presenza di sorgenti orfane.

Sono state inoltre condivise, in sede di Comitato, le modalità e i contenuti scientifici relativi ad uno specifico modulo didattico di 16 ore per la formazione di personale tecnico, privo di abilitazione di Esperto Qualificato, destinato all'attività di addetto ai controlli radiometrici in ambito portuale.

Periodicamente si è proceduto a valutare l'efficacia della procedura di facilitazione e accompagnamento dei messi di soccorso impegnati in interventi di emergenza secondo quanto sottoscritto nel protocollo prefettizio del triennio 2007/2012.

A questo proposito si è ritenuto utile prevedere la georeferenziazione dell'intero territorio portuale, la revisione della toponomastica e l'installazione di idonea segnaletica di ausilio ai mezzi di soccorso.

Nell'ultimo trimestre del 2013 su mandato della Prefettura di Genova si è costituito un gruppo tecnico ristretto costituito da rappresentanti di ASL3, Capitaneria di Porto e Autorità Portuale con il compito di predisporre una bozza di protocollo concernente la prevenzione degli incidenti in ambito portuale e sulle navi che fanno scalo a Genova.

3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

3.1 e 3.2 Notizie di carattere generale e Elenco dei servizi affidatari; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento.

I servizi di interesse generale nel porto di Genova possono essere così suddivisi:

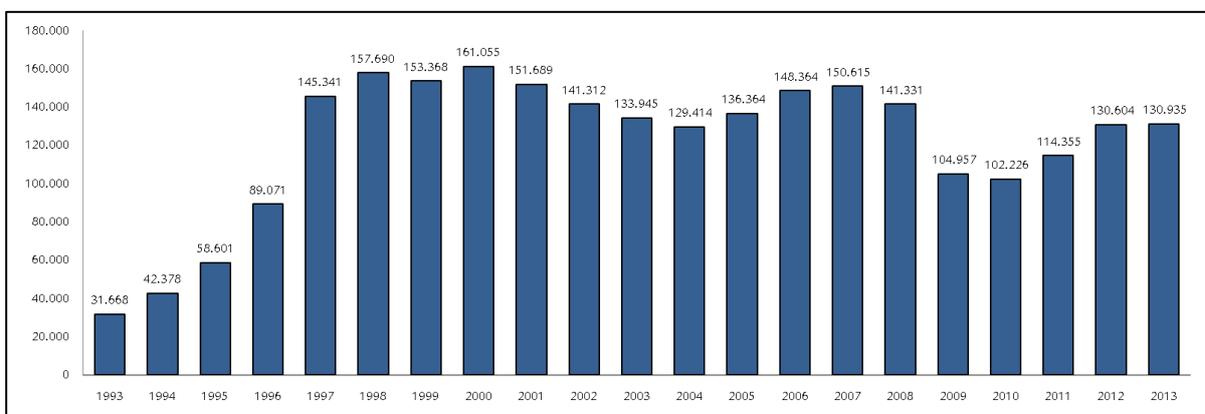
- servizi di manovra ferroviaria portuale;
- servizi ai passeggeri;
- servizi ecologici;
- bacini di carenaggio.

Servizi di manovra ferroviaria portuale

Il servizio della manovra ferroviaria nel porto di Genova è gestito dalla Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. dal 14 maggio 2010.

Rispetto all'anno precedente, il 2013 ha rappresentato un periodo di sostanziale stabilità nel volume di carri ferroviari movimentati. Questa indicazione è comunque da leggersi in senso positivo, riaffermando la crescita dei servizi ferroviari avvenuta dopo la contrazione del biennio 2009-2010.

Traffici ferroviari del porto di Genova, carri carichi – serie storica 1993-2013



Fonte: rielaborazioni APG su dati Fuori Muro

Per quanto riguarda le destinazioni ferroviarie servite dal porto di Genova, si può tendenzialmente confermare quanto evidenziato per il 2012, mostrando come lo scalo sia principalmente connesso a terminal intermodali/interporti nel Centro-Nord Italia, tra i quali si ricordano: Milano Smistamento, Padova, Rubiera, Dinazzano, Melzo e Rivalta Scrivia.

Il capitale della società Furimuro S.r.L., è attualmente suddiviso tra Rivalta Terminal Europa, Inrail e Tenor (15%).

In linea con il piano di impresa presentato, la Società ha avviato un piano di formazione finalizzato sia all'avvio del servizio di vezione (acquisizione patente F) sia al completamento delle abilitazioni di manovra e all'ulteriore specializzazione della forza lavoro (ottenimento e estensione della patente B).

Per quanto concerne in particolare l'avvio delle attività di trasporto da/verso i terminal interni, Fuorimuro S.r.L., dopo aver proceduto ad un aumento del capitale, ha acquisito in leasing due locomotori in uso nel 2013.

Stazioni marittime

La relazione sui traffici passeggeri del porto di Genova è legata all'andamento dei servizi gestiti da Stazioni Marittime S.p.a., che si occupa sia del traffico dei traghetti sia di quello connesso al settore turistico delle crociere.

All'interno dello scalo il traffico passeggeri ha da sempre rivestito un ruolo centrale, seguendo gli andamenti dei due settori e riflettendo gli avvenimenti strettamente collegati ai due ambiti trasportistici. Nello specifico l'ultimo anno è stato caratterizzato da un andamento complessivamente positivo.

Nel corso del 2013, infatti, nel porto di Genova sono transitati complessivamente 2.899.193 passeggeri, con un incremento del 4,6% circa rispetto al 2012.

Se si osserva la scomposizione tra traffico crocieristico e di traghetti, si può notare una forte contrapposizione tra l'andamento fortemente positivo, registrato nell'ultimo anno, da parte del settore delle crociere e una modesta contrazione del secondo comparto.

Nello specifico il traffico crocieristico è aumentato complessivamente del 32%, arrivando a 1.050.085 passeggeri; è inoltre importante sottolineare che benché la quota principale dei crocieristi sia costituita da passeggeri "home", ovvero imbarcati o sbarcati a Genova, il forte incremento dell'ultimo anno è dovuto maggiormente ai transiti effettuati. Nel dettaglio, i transiti sono aumentati del 50% in un anno, mentre la quota di crocieristi "home" è aumentata del 22,3% circa.

Il settore dei traghetti ha invece mostrato una lieve contrazione rispetto al 2012, riducendo il numero dei passeggeri del 6,4%, con minime differenze tra i dati degli arrivi e delle partenze, passando complessivamente da 1.974.723 passeggeri del 2012 a 1.849.108 del 2013. Se si osserva la composizione del traffico passeggeri su traghetti, si può notare come più della metà dei passeggeri provenga o si diriga in Sardegna, anche se nell'ultimo anno la variazione nel numero degli stessi è stata negativa, con una contrazione proprio sulla Sardegna del 7,7%. Le rotte che collegano Genova alla Corsica sono invece cresciute in misura rilevante con un incremento pari al 22%.

Le principali compagnie marittime che hanno fornito servizi crocieristici nel porto di Genova nel 2013 sono state: MSC, Royal Caribbean Cruise Line, Pullmantur, a questi operatori vanno poi aggiunti altre compagnie minori che hanno contribuito alla crescita del traffico. Tra gli operatori, MSC (con un incremento pari al 28%) è sicuramente il soggetto che ha portato a Genova più passeggeri, sia in transito che "home port", rappresentando quasi l'85% dei passeggeri del 2013. Pullmantur e Royal Caribbean Cruise Line seguono MSC, con quote notevolmente inferiori, che per entrambi gli operatori si attestano attorno al 6% del totale.

Si ricorda che è già iniziato il processo di dismissione delle partecipazioni e si attende, per il suo completamento, che si profilino condizioni di mercato più proficue anche al fine di realizzare un miglior ritorno per l'Ente cedente.

Servizi ecologici e ambientali e attività del Servizio Ambiente

L'Autorità Portuale di Genova è da sempre impegnata in progetti ed attività in grado di favorire uno sviluppo territoriale in termini occupazionali sempre attento agli aspetti ambientali. Questo impegno nella ricerca del miglioramento continuo sotto il profilo ambientale è portato avanti nei confronti della cittadinanza e degli operatori portuali grazie ad una organizzazione aziendale che, attraverso il dialogo con la cittadinanza e le altre istituzioni e attraverso l'applicazione delle normative italiane ed europee inerenti la corretta gestione delle attività portuali sotto il profilo ambientale, affronta quotidianamente i problemi che emergono e sviluppa di continuo nuove e sempre più efficaci *environmental policies*.

In particolare, l'Autorità Portuale di Genova, attraverso il Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 - implementato e certificato dal RINA a partire dal 2005 - ha inteso promuovere una migliore immagine del porto attraverso la creazione di un modello di riferimento per le imprese portuali, e consolidare il miglioramento dei parametri ambientali con particolare

riguardo sia alla qualità delle acque, sia alla qualità dell'aria, attraverso l'utilizzo di sistemi impiantistici e tecnologici, detti anche *intelligenti*, per l'abbattimento delle emissioni di CO2.

A tal proposito sono in fase di completamento ed esecuzione i sotto indicati progetti:

- Elettificazione delle banchine portuali nella parte industriale e aree tecniche nautiche del porto;
- Copertura mobile dei Bacini 1 e 2 presso Ente Bacini;
- Piano Energetico Ambientale Portuale - PEAP

Il Porto di Genova ha, inoltre, aderito al progetto Smart City con il Comune di Genova che coinvolge partner pubblici e privati per intraprendere un percorso virtuoso che abbia come obiettivo il miglioramento della qualità della vita in città attraverso un sviluppo economico sostenibile basato su ricerca, innovazione, tecnologia e guidato da una leadership locale adeguatamente formata.

L'Autorità Portuale dal 1 Marzo 2011 è parte integrante del Consiglio Direttivo dell'Associazione Genova Smart City.

Nel 2012 si è concluso il Progetto "Vento e Porti" finanziato nell'ambito del P.O. "Italia Francia Marittimo" e che ha coinvolto i principali Porti dell'Alto Tirreno e nel quale Autorità Portuale di Genova ha preso parte in qualità di Capofila. In accordo con gli altri partner si è deciso di presentare la candidature per un nuovo bando finalizzato all'assegnazione di risorse aggiuntive nell'ambito del P.O. – Marittimo.

Il nuovo Progetto "Vento Porti e Mare" è stato ammesso al finanziamento ad inizio 2013 e ha visto l'inizio delle proprie attività nel giugno 2013.

Il progetto, la cui durata prevista è di 24 mesi, costituisce la prosecuzione ed il potenziamento del progetto "Vento e Porti" e si propone di implementare un sistema di monitoraggio e previsione del vento e del moto ondoso nello specchio acqueo antistante ai principali porti italiani (Porto di Genova, Livorno, Savona, La Spezia) e francesi (Bastia e Ile Rousse) dell'alto Tirreno. I prodotti del sistema, fruibili in tempo reale via web, aumenteranno la sicurezza con cui le navi accedono ai porti, in relazione alle condizioni meteo marine.

Le misure e le previsioni meteo marine saranno disponibili agli utenti portuali attraverso un upgrade del sistema Web-GIS realizzato per "Vento e Porti", con la revisione delle pagine dello stato del vento e l'aggiunta di pagine tematiche per il moto ondoso. Sarà inoltre realizzata una nuova interfaccia per smartphone, grazie alla quale gli utenti in mare o in banchina potranno fruire di queste informazioni.

Nel 2013 l'Autorità Portuale di Genova, - Capofila del Progetto - ha organizzato ed ha partecipato a numerose riunioni con i partner finalizzate alla gestione organizzativa ed

amministrativa ed in particolare all'acquisizione dei nuovi strumenti di misura che catalizzano circa l'80% del budget complessivo.

Nel corso del 2013 Autorità Portuale ha provveduto all'acquisizione di una parte della strumentazione ed ha avviato le procedure per l'acquisizione delle restanti.

Rifiuti da terra

Per quanto riguarda il servizio di ritiro rifiuti da terra questo viene svolto attualmente dalla Società GE. AM. che gestisce il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani (R.S.U.).

Nel corso del 2013 è stata indetta gara d'appalto per il servizio: aggiudicatario della quale è stata la suddetta Società.

La Società GE. AM. è organizzata in modo da predisporre la raccolta differenziata su tutto il territorio portuale, come del resto previsto dal Regolamento per la gestione dei rifiuti prodotti nelle aree demaniali marittime gestite dall'Autorità Portuale di Genova.

Nelle aree di confine con la città, il servizio viene svolto in sinergia con la Società AMIU Genova.

Quanto sopra al fine di garantire una corretta gestione delle diverse frazioni di rifiuti e promuovere il recupero degli stessi, nonché per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalle attuali normative in materia ambientale e avvalendosi sempre della sopraccitata società GE. AM., sono stati effettuati su tutto il territorio portuale i servizi di pulizia delle caditoie stradali, i servizi di spazzamento delle strade e sono stati predisposti i piani d'emergenza per far fronte a possibili precipitazioni nevose con l'utilizzo di spazzaneve e mezzi spargisale in grado di evitare disservizi nelle aree operative.

A questo riguardo va comunque segnalata l'obiettiva incertezza in materia di applicazione all'ambito portuale della normativa in tema di rifiuti vigente in ambito nazionale e si rimane in attesa di conoscere le determinazioni di carattere normativo che verranno assunte in sede regionale.

Rifiuti prodotti da nave

Il DLgs 182/2003 prevede che i porti siano dotati di impianti di raccolta idonei a ricevere i rifiuti e, al fine di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi, istituisce una quota tariffaria che tutte le navi dovranno pagare indipendentemente dal conferimento avvenuto.

Ai sensi della normativa, l'impianto portuale di raccolta, è definito come qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile collocata all'interno del porto dove possono essere conferiti i rifiuti della nave ed i residui del carico prima che vengano avviati al recupero o allo smaltimento.

Il servizio di raccolta rifiuti da mare attualmente viene svolto in libera concorrenza e i soggetti che effettuano la raccolta, il trasporto e il conferimento dei rifiuti a discarica, sono coordinati dall'Autorità Portuale di Genova come previsto dal Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e provenienti da nave, approvato dalla Regione Liguria il 24 giugno 2003, ed avrà una revisione obbligatoria triennale, ultima effettuata in data 26 ottobre 2012.

Alla luce di quanto sopra accennato e nell'interesse della tutela ambientale, questa Autorità ha provveduto ad emanare apposito decreto tariffario, nonché a mettere a disposizioni aree dedicate, in modo da poter migliorare i servizi.

Le imprese vengono iscritte in appositi registri e sono soggette al pagamento di un canone annuo ed alla prestazione di una cauzione (art. 16, comma 3, Legge 84/94).

L'applicazione del piano di raccolta, interessa tutte le navi, intese come unità di qualsiasi tipo a prescindere dalla loro bandiera, operanti nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti, i pescherecci e le imbarcazioni da diporto, che fanno scalo.

Il Servizio sta lavorando per il prossimo aggiornamento triennale del Piano di Gestione Rifiuti, previsto nel 2015.

Nel quadro di implementazione e di miglioramento dei servizi di raccolta e di gestione dei rifiuti, sono in programmazione interventi di miglioramento tecnologico nelle aree di Ponte Parodi e di Calata Oli Minerali.

Acque

Anche nel 2013 l'Autorità Portuale di Genova si è impegnata affinché gli specchi acquei portuali venissero preservati da fenomeni di inquinamento marino. Fondamentale per la costante valutazione del livello di impatto ambientale delle attività portuali sull'ambiente è l'attività di monitoraggio della qualità delle acque portuali che l'Autorità Portuale attua ormai da più di dieci anni e che consente nella maggioranza dei casi di disinnescare sul nascere situazioni di potenziale inquinamento.

All'inizio dell'anno è stata indetta una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento fino al 2019 del servizio di pulizia, disinquinamento e monitoraggio degli specchi acquei

del porto di Genova non assentiti in concessione, compresi i bacini di Voltri e Multedo – Sestri Ponente.

La gara d'appalto è stata vinta dalla Servizi Ecologici del Porto di Genova SpA, società altamente specializzata nelle attività oggetto dell'appalto.

Come nell'anno 2012, per il 2013 Autorità Portuale di Genova ha perseguito un triplice obiettivo:

1. mantenere il bacino portuale in termini di pulizia degli specchi acquei;
2. preservare, fatta salva la competenza dell'Autorità Marittima, gli specchi acquei portuali da fenomeni di inquinamento marino;
3. monitorare la qualità delle acque portuali al fine di una costante valutazione del livello di impatto ambientale delle attività portuali sull'ambiente.

Vale per questo settore quanto detto per la parte a terra dando atto della necessità di integrazione dei due settori, tramite procedura di gara contestuale.

Aria

Nel corso del 2013, si è provveduto a comunicare i dati raccolti negli anni precedenti alla Regione Liguria che nell'ambito del contratto d'appalto Rep. N. 398 del 13/04/2012 per "Attuazione del servizio di adeguamento del sistema informativo di supporto alla pianificazione in materia di qualità dell'aria ed aggiornamento del quadro conoscitivo del Piano Regionale" - ha sottoscritto un accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la realizzazione degli interventi di risanamento della qualità dell'aria. Il lavoro è stato svolto in concomitanza con i porti di Spezia e Savona.

I dati raccolti saranno utilizzati anche per la VIA conseguente alla stesura del nuovo Piano Regolatore Portuale e andranno ad implementare quelli utilizzati per il progetto europeo denominato APICE, di cui la Provincia di Genova è Ente capo fila, che vede la partecipazione di altre città – porto quali: Barcellona, Rotterdam, ect., per lo studio sulle emissioni prodotte dai vettori portuali, in modo da poter studiare eventuali possibili soluzioni per l'abbattimento degli inquinanti.

A tal proposito si è provveduto alla progettazione per la fornitura di energia elettrica alle navi ormeggiate nelle banchine delle riparazioni navali (a levante del porto) finanziato dalla Regione Liguria, dal Ministero dell'Ambiente e dalla stessa Autorità Portuale per un importo pari a 14.804.000 €.

L'obiettivo del progetto è quello di evitare che le navi tengano in funzione i motori ausiliari che immettono nell'aria grosse quantità di Co2, di polveri sottili e per ridurre

contemporaneamente le emissioni acustiche estremamente fastidiose per gli abitanti delle zone limitrofe.

Sono in progettazione impianti ad aumentare il numero delle banchine assentite a tale servizio e che vengono ricomprese nel PEAP (Piano Energetico Ambientale Portuale).

Acustica

Nelle zone di confine portuale con la Città, il problema delle emissioni acustiche ha assunto una rilevanza particolare negli ultimi anni.

Non solo nelle aree industriali, dove con la collaborazione delle Università, si sta predisponendo lo studio per verificare e analizzare l'impatto acustico delle lavorazioni di sabbiatura e lavaggio ad alta pressione, ma anche nelle aree destinate alla movimentazione della merci, in particolare nel terminal container posto nelle aree di Ponente, e più precisamente le aree di Prà – Voltri.

Insieme alla Capitaneria di Porto di Genova e all'ARPAL, sono stati effettuati monitoraggi mirati alla definizione del clima acustico della zona, in modo da verificare i vettori maggiormente impattanti.

Nel corso del l'anno sono continuati i tavoli concertativi con Capitaneria, Comune di Genova, ARPAL. che hanno portato ad alcune determinazioni importanti.

Infatti è stato possibile determinare quali tipologie di navi erano più impattanti sotto l'aspetto acustico e tramite un approccio costruttivo con gli operatori e ordinanze, sono state cambiate le tipologie di naviglio e pertanto sono state ridotte le emissioni acustiche in modo rilevante nella suddetta area.

E' stata inoltre avviata la progettazione dell'elettrificazione della banchina di del terminal container di Voltri, in modo da migliorare ulteriormente la situazione acustica nell'area circostante.

Piano Energetico Ambientale Portuale (P.E.A.P.)

Nel corso del 2013 il Piano Energetico Ambientale Portuale, iniziato nel 2009, ha proseguito l'iter intrapreso con la collaborazione della Provincia di Genova e Muvita. Durante tutto il 2013 il Comitato Tecnico del PEAP ha continuato il lavoro di valutazione di progetti presentati dai concessionari portuali che intendono utilizzare tecnologie "pulite" per l'approvvigionamento di energia. Continua l'opera di incoraggiamento presso i concessionari a presentare progetti di installazione di impianti fotovoltaici e solari sulle loro coperture industriali.

A seguito di formali richieste da parte di Enti europei ed internazionali, il Piano Energetico è stato presentato in numerose conferenze e workshops.

Dragaggi

Nell'ambito del progetto n. 2460 denominato: Recupero Funzionale di Calata Olii Minerali e Realizzazione del Terminal Calata Bettolo nell'anno 2013 sono proseguiti i lavori di dragaggio dei fondali portuali, contestualmente alla collaborazione con l'Università di Genova per le operazioni di monitoraggio della torbidità delle acque portuali.

Durante i lavori di monitoraggio della torbidità, sono anche state effettuate le analisi per il campionamento delle acque effettuato da ARPAL ed ISPRA come previsto dal piano di campionamento approvato dalla Regione Liguria.

La torbidità ha evidenziato prevalentemente valori molto contenuti, quale evidenza che la dispersione dei sedimenti fini è rimasta nell'area di lavoro delle draghe.

Nel 2013 si sono proseguiti i lavori di dragaggi nel canale di Sampierdarena e nell'avamposto del Porto di Genova raggiungendo per alcune aree le quote di progetto.

In relazione alle indicazioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria si è reso necessario effettuare verifiche da parte di archeologi professionisti alle operazioni di dragaggio del fondo marino al fine di escludere e/o accertare eventuali presenze di reperti di interesse storico o archeologico.

Tutte le analisi preventive e gli interventi diretti in corso d'opera sono state effettuate sotto la supervisione scientifica della Soprintendenza Archeologica, da personale qualificato composto da archeologi, archeologi subacquei e operatori archeologici subacquei, geofisici marini e sommozzatori professionisti.

Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (R.I.S.P.)

Circa l'applicazione del D.M. 16 maggio 2001, n. 293, lo stesso è ufficialmente partito in data 26 gen. 2008, attraverso l'organizzazione organica della documentazione disponibile e la codificazione delle informazioni acquisite, rese disponibili al Consulente individuato dai Soggetti a cui compete l'onere della predisposizione del R.I.S.P..

Gli Stabilimenti e i Depositi di sostanze pericolose vengono studiati seguendo il metodo di Analisi di Rischio, che consiste nell'individuazione dei Top Event e dei relativi scenari incidentali utilizzando modelli di simulazione internazionalmente riconosciuti.

I terminal contenitori e i luoghi atti alla movimentazione di merci pericolose imballate, viste le numerose e varie sostanze imbarcate e sbarcate, vengono analizzati utilizzando il Metodo Speditivo (D.P.C.M. 25/02/05) e ripreso dal programma Hacpack, messo a punto dalla Chemical Controls S.r.l.

Attraverso tale metodologia vengono indagate le aree dedicate alla sosta merci pericolose e le zone interessate alla movimentazione delle medesime da/a imbarchi o varchi (strada e rotaia).

Nell'area di Sampierdarena, che, risulta estremamente complessa, vengono valutate anche le eventuali interazioni tra Soggetti dovute a veicoli in movimento (gomma/ferro), nonché eventuali effetti domino.

Forte impulso nell'ultimo trimestre del 2011 è stato dato agli operatori portuali da questa Autorità, onde favorire l'iter lavorativo del consulente incaricato dalle stesse Società partecipanti. Essendo l'Autorità Portuale il soggetto incaricato dalla normativa quale ente competente del R.I.S.P., si è provveduto a convocare i soggetti C, (individuati dal decreto 293 del 2001 quali amministratori e gestori dei servizi pubblici e privati rilevanti per la sicurezza portuale), per l'acquisizione dei dati operativi:

- tipologia e scopo del servizio fornito
- modalità di espletamento del servizio
- dotazione di mezzi, attrezzature e di addetti
- dislocazione del personale, dei mezzi e delle attrezzature in ambito portuale

Si è pertanto ottenuta da tutti gli operatori a termine 2012 la documentazione completa finalizzata al Risp; si è avviato altresì un tavolo tecnico preliminare con Capitaneria di Porto, VVF, ARPAL, ASL, ossia i soggetti che saranno chiamati ad approvare il RISP, al fine di condivisione con gli stessi e di anticipazione degli eventuali approfondimenti o integrazioni suggeriti da dette Amministrazioni.

Il Servizio Ambiente dell'Ente ha altresì contribuito con le altre strutture alla gestione di iniziative o criticità comportanti profili ambientali, nonché al monitoraggio dei servizi affidati agli operatori concessionari.

Bacini di carenaggio

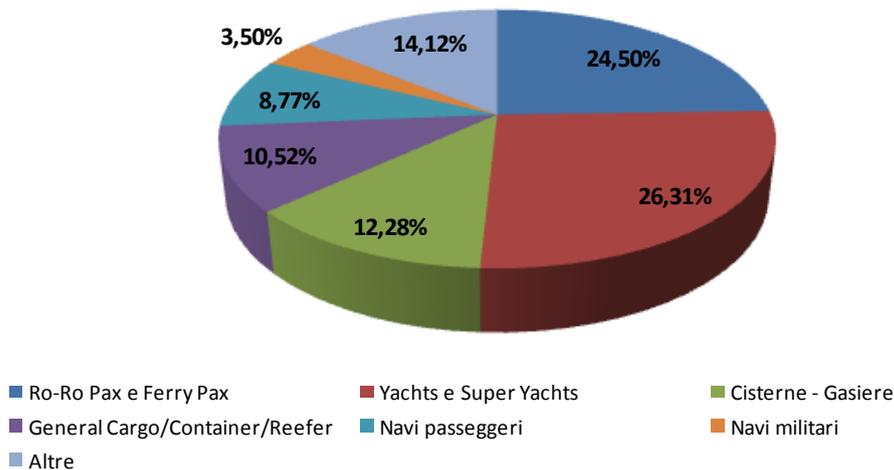
La prosecuzione della congiuntura recessiva ha ulteriormente aggravato la situazione del comparto industriale delle riparazioni navali, le cui attività erano già in flessione nel corso degli anni precedenti.

Nel corso del 2013 sono state immesse nei bacini 57 navi, con un calo di 10 unità rispetto all'anno 2012. Le navi immesse appartengono sempre più a tipologie di dimensioni ridotte rispetto al passato, infatti, date le sempre maggiori dimensioni delle moderne navi sia da crociera che cargo, la percentuale di navi di questo tipo che possono scegliere Genova per fare bacino si sta progressivamente riducendo.

Va inoltre sottolineato che il numero di giornate complessive di permanenza in bacino è risultato largamente inferiore a quello registrato nel 2012 (966 contro 1197). Sono anche fortemente diminuite le giornate di ormeggio .

A fronte di quanto sopra, la somma dei ricavi per bacini e ormeggi di Ente Bacini Srl nel corso del 2013 è risultata di oltre 900.000 inferiore rispetto a quella del 2012.

Tipologie di navi immesse nei bacini, dati 2013



(Fonte: elaborazione Direzione Pianificazione e Sviluppo dell'Autorità Portuale su dati Ente Bacini)

Come è stato ampiamente indicato, le iniziative che ha assunto Autorità Portuale in tale materia sono doverosamente rivolte alla dismissione delle quote societarie relative alla società che gestisce i bacini di carenaggio ai fini della piena attuazione delle normative di settore. In particolare corso del 2012 il percorso iniziato lo scorso anno è stato proseguito come segue:

- Nel corso dei primi mesi del 2013 la sottoscrizione del capitale è stata completata interamente a cura di Riparazioni Navali Spa; dallo scorso 3-04-2013 il capitale (interamente versato) di Ente Bacini risulta pari a 2.090.000€ e la società ha assunto la denominazione di Ente Bacini Srl a socio unico.
- In data 12/12/2013 è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione tra Ente Bacini (incorporante) e Riparazioni navali spa (incorporata).

- In data 15 luglio è stato sottoscritto il contratto per l'affidamento ad uso esclusivo dei bacino di carenaggio n. 5 sino al 31.12.2015, con possibilità di proroga di altri 24 mesi.
- In data 24 settembre è stato sottoscritto analogo contratto per il bacino n. 4.
- Per entrambi i bacini di cui sopra il soggetto aggiudicatario è risultato il Consorzio Genova Dry Docks composto da:
 - G.M.G. S.r.l.
 - Zincaf S.r.l.
 - La Nuova Meccanica Navale S.r.l.
 - T.Mariotti S.p.a.
 - Ignazio Messina & C. S.p.a.
 - Gennaro di R. Barbera & C. S.a.s.
 - Lagomarsino Anielli S.r.l.
 - San Giorgio del Porto S.p.a.

Con riferimento al bacino n.2 il costituendo Consorzio Bacino 2 (Amico & CO S.r.l. , Enrico Polipodio S.r.l. , Piaggio e Figli S.r.l.) che era risultato aggiudicatario provvisorio, ha rifiutato di stipulare il contratto. A seguito di Istanza presentata da Amico & CO è stata esperita altra procedura ad evidenza pubblica che ha portato all'affidamento ad Amico & CO.

Si segnala infine che pur in presenza della prosecuzione del programma di contenimento dei costi rispetto alla situazione dell'anno precedente, a fronte della forte riduzione dei ricavi sopra segnalata (-900.000€) , Ente Bacini al 31 dicembre 2013 ha segnalato la presenza di perdite rilevanti di esercizio che sarà portata all'attenzione dei soci in sede di approvazione di bilancio.

- Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza

Le tariffe dei servizi sopra individuati sono inserite nell'allegato "A".

Con riferimento ai servizi ambientali illustrati al punto 3.1 e 3.2 viene riportato il tariffario di riferimento di cui all'esito delle procedure di gara.

Per quanto concerne le tariffe relative ai servizi resi dalla Società Ente Bacini, in data 23 luglio e 3 agosto 2012 il Comitato Portuale, con delibere 87/3/2012 e 98/1/2012, ha approvato una nuova articolazione tariffaria che ne prevede un aumento. Tale aumento è stato deliberato tenuto conto della situazione contabile e operativa della società e della necessità di consentirne la prosecuzione delle attività anche alla luce di quanto sintetizzato nel precedente paragrafo 4.2. relativo ai Bacini di carenaggio.

Circa il servizio di vigilanza, in osservanza di quanto indicato nel decreto del Presidente n. 431 del 2008, la Società Ente Bacini ha provveduto all'adeguamento delle infrastrutture di accesso ed alla realizzazione del connesso sistema di videosorveglianza esteso alle 24 ore, in definitivo esercizio a far data dal 6 luglio 2009. Conseguentemente, sempre dando attuazione a quanto previsto nel sopraccitato decreto n. 431, con decreto del Presidente n. 820 del 27 luglio 2009 sono state rese esecutive le tariffe relative ai servizi di vigilanza.

Per quanto concerne il servizio di manovra ferroviaria, le tariffe massime di riferimento sono contenute nell'allegato "B".

4. MANUTENZIONE DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

Il successivo prospetto illustra l'insieme degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati nel corso dell'anno 2013, specificando per ciascuno di essi l'importo dei lavori e lo stato di avanzamento degli stessi.

| TITOLO | IMPORTO | STATO DELL'ARTE |
|---|----------------|------------------------|
| Programma manutenzioni straordinarie | 292.634,62 | |
| Ripristino cassone molo di sottoflutto Porto Petroli Multedo | 557.870,38 | Lavori in corso |
| Manutenzione programmata all'armamento ferroviario del Porto di Genova e Voltri | 999.900,00 | Lavori in corso |
| Intervento relativo alla messa in sicurezza della testata di levante di Ponte dei Mille | 28.324,00 | Lavori collaudati |
| Lavori di messa in sicurezza dell'edificio "Selom" (ex lavanderia) – Calata Gadda | 72.736,76 | Lavori collaudati |
| Lavori di manutenzione stradale, pronto intervento e controllo del territorio nelle aree portuali | 418.103,35 | Lavori in corso |
| Ripristino trave pontile Beta presso Porto Petroli | 66.100,00 | Aggiudicati |
| Manutenzione e pronto intervento della segnaletica stradale e delle aree comuni del porto di Genova | 303.633,19 | Lavori ultimati |
| Pontile Colombo – Ripristino serraglia della scassa di levante | 71.575,00 | Lavori in corso |
| Intervento di manutenzione rifiorimento Molo Lomellini | 114.285,88 | Lavori in corso |

| | | |
|---|---------------------|-------------------|
| Adeguamento infrastrutture delle pavimentazioni su Ponte Somalia | 235.778,31 | Lavori in corso |
| Demolizione controllata da terra e da mare con recupero, smaltimento dei detriti e delle parti strutturali della Torre Piloti alla pubblica discarica, indagini ed interventi di consolidamento statico delle testate delle banchine di Molo Giano e Darsena Piloti, pulizia e disinquinamento degli specchi acquei | 1.938.760,77 | Lavori collaudati |
| Fornitura e posa in opera bitte da 120 t nella banchina del Porto di Voltri | 165.000,00 | Aggiudicati |
| TOTALE | 5.264.702,26 | |

4.3 e 4.4 Grande infrastrutturazione - Infrastrutture finalizzate alle “Autostrade del Mare”

I successivi prospetti illustrano l’elenco delle opere avviate ed in corso nel 2013, lo stato di avanzamento delle stesse e la relativa fonte di finanziamento.

| TITOLO | IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO | STATO DELL'ARTE | Auto finanziamento | Legge 84/94 | Delibere CIPE | comma 994, art. 1 della legge 296/2006 | Legge 43/2005 | Programma Integrativo Regionale/OB2/Finanziamenti UE | Finanziamento Regione/Ministero Ambiente | Legge 388/200 e 166/2002 | DM 25.02.2004 (SECURITY) | Bonifica Ambientale Accordo di Cornigliano | Mutuo Cassa Depositi e Prestiti |
|---|--------------------------------|---|--------------------|---------------|---------------|--|---------------|--|--|--------------------------|--------------------------|--|---------------------------------|
| Consolidamento banchine ponte Etiopia con approfondimento dei fondali ed adeguamento funzionale dello sporgente - Starcio 2° | 25.075.628,00 | Collaudo in corso di approvazione | 3.163.763,10 | 21.399.945,64 | | | | | | 511.919,26 | | | |
| Adeguamento strutturale dei bacini di carenaggio - riempimento dello specchio acqueo compreso tra i bacini 4 e 5 nel compendio demaniale delle Riparazioni Navali | 4.051.297,19 | Lavori contrattualizzati | | | 4.051.297,19 | | | | | | | | |
| Relativo al completamento del capannone modulare nelle aree di levante. | 13.236.153,13 | Lavori in corso | 5.676.565,17 | | | | | 5.819.587,96 | | 1.140.000,00 | | | 600.000,00 |
| Interventi di rinfunzionalizzazione del magazzino ex Unital a Ponte Caracciolo edificio magazzino e uffici | 2.996.943,05 | Lavori in corso | | | | | | | | | 2.996.943,05 | | |
| Recupero funzionale di calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo. | 180.835.824,14 | Lavori in corso | 86.665.706,18 | | | | 2.940.000,00 | | | 91.230.117,96 | | | |
| Viabilità di collegamento dal piazzale S.Benigno a Calata Bettolo | 22.354.720,00 | Appalto integrato - Contratto stipulato | 8.800.000,00 | | | 12.354.720,00 | | 1.200.000,00 | | | | | |
| Nuovo banchinamento di Ponte Parodi | 14.979.841,65 | Lavori in corso | 6.560.756,05 | | | | | | | 8.319.085,60 | | | 100.000,00 |
| Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Canepa | 53.680.535,02 | Lavori in corso | 15.399.117,85 | | | 19.695.880,20 | | | | | | 8.105.520,83 | 10.480.016,14 |
| Costruzione di rete nera allacci area portuale - 1°lotto funzionale | 788.975,40 | Lavori in corso | 788.975,40 | | | | | | | | | | |
| Costruzione di rete nera allacci area portuale - 2°lotto funzionale | 960.000,00 | Lavori aggiudicati | 960.000,00 | | | | | | | | | | |
| Messa in sicurezza delle infrastrutture comuni del Porto di Genova - realizzato ai sensi del Reg (CE) n. 725/2004 | 3.900.000,00 | Lavori in corso | | | | | 600.000,00 | | | | 3.300.000,00 | | |
| Installazione rete di monitoraggio di dati meteo marini | 477.540,67 | Lavori in corso | 477.540,67 | | | | | | | | | | |
| Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra- prima fase riparazioni navali. | 11.700.141,71 | Lavori in corso | 1.000.000,00 | | | | | | 9.766.286,38 | | | | 933.855,33 |
| Riqualficazione dei fomici e opere complementari minori a Ponte Andrea Doria | 600.000,00 | Lavori in corso | 600.000,00 | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|--------------------------|---------------|------------|--|------------|--|--|--|--------------|--|--|--------------|
| Ristrutturazione ed adeguamento funzionale edificio ex cabina elettrica in calata Massaua - Svincolo somme a disposizione della P. 2358 2° | 1.865.680,85 | Lavori collaudati | | 377.600,11 | | | | | | 1.488.080,74 | | | |
| Riqualificazione compendio da Calata Bengasi a Calata Inglese | 23.036.768,85 | Lavori in corso | 21.295.904,75 | | | | | | | 1.740.864,10 | | | |
| Nuovo capannone modulare nelle aree di levante - Impianti tecnologici strettamente necessari alla funzionalità delle singole unità insediative | 5.936.250,57 | Lavori in corso | 5.936.250,57 | | | | | | | | | | |
| Messa in sicurezza ambientale del bacino di carenaggio I | 9.067.282,75 | Lavori contrattualizzati | 9.067.282,75 | | | | | | | | | | |
| Intervento di riqualificazione dei prospetti dell'originaria torre piloti zona Riparazioni Navali - Molo Giano | 377.256,60 | Lavori in corso | | | | | | | | 377.256,60 | | | |
| Intervento di riqualificazione dei prospetti e adeguamento alla normativa antincendio dell'edificio Molo Guardiano | 3.750.114,42 | Lavori in corso | | | | | | | | 2.850.114,42 | | | 900.000,00 |
| Ripristino vie di corsa gru di banchina Molo Guardiano | 347.764,42 | Lavori collaudati | | | | | | | | 347.764,42 | | | |
| Ripristino mantellata esterna Diga Foranea e Molo Duca di Galliera | 9.500.329,60 | Lavori collaudati | 9.133.620,73 | | | 366.708,87 | | | | | | | |
| Consolidamento delle banchine di ponte San Giorgio ponente | 1.873.649,86 | Lavori in corso | 1.873.649,86 | | | | | | | | | | |
| Opere di difesa litorale di Pegli | 1.218.889,66 | Lavori ultimati | 1.218.889,66 | | | | | | | | | | |
| Rifunzionalizzazione delle vie di corsa e dei parchi del IV modulo di Voltri | 3.663.302,69 | Lavori in corso | 3.588.291,45 | | | | | | | 75.011,24 | | | |
| Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici - Ambito Calata Bettolo | 1.050.000,00 | Lavori in corso | 1.050.000,00 | | | | | | | | | | |
| Realizzazione rete smaltimento acque meteoriche presso Calata Dema. | 794.537,13 | Lavori in corso | | | | | | | | | | | 794.537,13 |
| Trasferimento provvisorio di un prefabbricato ad uso spogliatoi presso Ponte Parodi | 627.274,86 | Lavori in corso | 627.274,86 | | | | | | | | | | |
| Riqualificazione dei fornici - opere accessorie, realizzazione di un soppalco all'interno della Stazione Marittima di ponte Andrea Doria. | 379.028,20 | Lavori collaudati | 379.028,20 | | | | | | | | | | |
| Riqualificazione dei fabbricati in concessione al gestore delle manovre ferroviarie | 1.277.015,42 | Lavori in corso | | | | | | | | | | | 1.277.015,42 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Realizzazione di un'area di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente | 1.300.000,00 | Lavori aggiudicati | | | | | | | | | | | 1.300.000,00 |
| Fornitura e posa in opera di un prefabbricato ad uso uffici presso Calata massaua | 102.719,77 | Lavori collaudati | 102.719,77 | | | | | | | | | | |
| Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di ponte Parodi | 5.000.000,00 | Procedura di aggiudicazione in corso | 2.691.349,32 | | | | | | | | | | 2.308.650,68 |
| Lavori di demolizione fabbricati siti nei pressi della passeggiata a mare di Voltri | 210.000,00 | Lavori collaudati | | | | | | | | | | | 210.000,00 |
| Interventi di messa in sicurezza dei moduli distanziatori ubicati sul paramento interno Diga Duca di Galliera | 130.000,00 | Procedura di aggiudicazione in corso | | | | | | | | | | | 130.000,00 |
| Copertura pontile e terrazze d'imbarco Ponte dei Mille | 800.000,00 | | | | | | | | | | | | 800.000,00 |
| Nuovo banchinamento Calata Zingari | 14.992,34 | | | | | | | | | | | | 14.992,34 |
| Ricollocazione provvisoria della sede operativa e logistica del Corpo dei Piloti del Porto di Genova | 349.087,96 | Lavori in corso | 349.087,96 | | | | | | | | | | |
| Realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica dell'area nord ex Distripark | 294.758,92 | Procedura di aggiudicazione in corso | | | | | 178.777,20 | | | | | | 115.981,72 |
| Impianti anello Voltri | 500.000,00 | Procedura di aggiudicazione in corso | | | | | | | | | | | 500.000,00 |
| Totale | 409.104.304,83 | | 187.405.774,30 | 21.777.545,75 | 4.051.297,19 | 32.050.600,20 | 4.085.486,07 | 7.019.587,96 | 9.766.286,38 | 108.080.214,34 | 6.296.943,05 | 8.105.520,83 | 20.465.048,76 |

5. SECURITY

Come già illustrato nelle precedenti relazioni, il Piano di Sicurezza del Porto di Genova, elaborato ai sensi della Direttiva 2005/65/CE e del conseguente Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 203, adottato con Decreto del Prefetto in data 20 dicembre 2011, definisce le linee guida per incrementare la sicurezza del Porto di Genova rinforzando le misure già adottate in applicazione del Regolamento (CE) n. 725/2004.

Da quanto sopra ne discende l'indispensabile integrazione tra quanto operato da ciascuna Port Facility in rispetto al proprio Piano di Sicurezza con quanto l'Ente sta portando avanti, in termini realizzativi, per la messa in sicurezza del perimetro portuale insito all'interno dei confini di security, varchi comuni portuali compresi.

A tutto ciò si è corrisposto attraverso un costante monitoraggio dei flussi di traffico transanti i varchi comuni portuali al fine, anche, di porre in essere quelle misure di mitigazione che consentano, ad avvenuta piena realizzazione delle infrastrutture tecnologiche di varco, di avere ordine circa le procedure d'accesso.

Nelle more, quindi, dell'aggiudicazione, in modo univoco rispetto all'attuale, della vigilanza fissa dei varchi comuni portuali, nonché di quanto previsto per un controllo territoriale ampio mediante l'ausilio delle tecnologie concentrate nel Centro di Monitoraggio per la Sicurezza, si sono definiti alcuni standard finalizzati, da un lato, a rendere già effettivi tali elementi propedeutici alla security, dall'altro a predisporre specifici audit di verifica ed analisi sulla base del modello di Deming.

Tali attività hanno consentito altresì la messa a fattore comune di alcuni elementi centrali finalizzati alla security portuale attraverso processi condivisi con l'anagrafe portuale e le procedure di rilascio autorizzativo, sia di tipo demaniale che per quanto concernente le licenze d'impresa.

6. FINANZIAMENTI COMUNITARI

Nel corso del 2013 l'Ente ha proseguito l'impegno nell'ambito della progettualità comunitaria, con particolare riguardo ai seguenti programmi:

- **Programma TEN-T, finalizzato all'ottenimento di contributi per la realizzazione di infrastrutture:**

Progetto "Ampliamento del terminal combinato Ronco - Canepa e rinnovamento delle infrastrutture intermodali ausiliarie".

Nel corso del 2013 Autorità Portuale ha presentato un progetto per il finanziamento delle opere riguardanti l'ampliamento del terminal Ronco - Canepa e la riqualificazione delle infrastrutture intermodali ausiliarie nell'area di Sampierdarena nell'ambito del bando annuale TEN-T 2012.

Tale progetto è stato selezionato dalla Commissione Europea per un co-finanziamento, interamente a fondo perduto a valere sulla Programmazione finanziaria 2007- 2013, pari al 10% del costo delle opere.

Il costo complessivo del progetto è stimato in circa 39 milioni di euro mentre l'importo e le modalità di erogazione del co-finanziamento sono disciplinate a mezzo della Decisione della Commissione Europea n. 8810 del 2013.

Le opere comprendono il rinnovamento e l'ampliamento, attraverso il tombamento, del terminal Ronco-Canepa, al fine di adeguarlo agli standard operativi e tecnici in linea con gli sviluppi del mercato e le esigenze degli operatori, oltre al rinnovamento delle pavimentazioni, degli impianti tecnologici e ferroviari del bacino di Sampierdarena compreso tra i ponti Canepa e Libia.

Grazie alla realizzazione di queste opere, il porto di Genova sarà in grado di incrementare la sua offerta in termini di spazi e di performance e di migliorare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, allo scopo, in particolare, di aumentare la quota di traffico dell'inoltro/ricezione delle merci attraverso la modalità ferroviaria, traguardando una maggiore sostenibilità del traffico da/per il porto e una più rilevante penetrazione nei mercati centroeuropei. Gli interventi previsti dal progetto co-finanziato dalla UE, contribuiranno anche ad innalzare ulteriormente gli standard di sicurezza delle nuove infrastrutture realizzate e di quelle che verranno rinnovate.

In senso più generale, il progetto contribuirà a supportare lo sviluppo delle attività portuali e dei traffici, con evidenti ricadute in termini di benefici economici e sociali.

La valutazione del progetto da parte degli esperti della Commissione è stata molto positiva in particolare per quanto riguarda la maturità del progetto, con i lavori già in corso d'opera e previsti completarsi nel 2016, la credibilità e le ricadute economiche del progetto.

Il supporto finanziario concesso al progetto da parte dell'Unione Europea, selezionato tra numerose proposte progettuali a livello europeo, è il risultato della positiva programmazione, pianificazione e condivisione tra le diverse istituzioni territoriali e della sinergia di fondi statali, regionali e propri di Autorità Portuale.

Quanto sopra ad ulteriore conferma e riconoscimento del valore strategico, nell'ambito delle politiche europee, nazionali e locali, delle scelte di crescita operate dal Porto di Genova e volte in particolare allo sviluppo dell'economia del mare e della logistica, dell'intermodalità e della sostenibilità ambientale.

Progetto “MoS 24 - Centro info-telematico di promozione della co-modalità per l'integrazione del Corridoio 24 nelle Autostrade del Mare del Mediterraneo”.

In qualità di capofila del progetto “*MoS 24 - ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS*”, Autorità Portuale ha profuso un significativo sforzo e impegno nel finalizzare il progetto che, avviatosi nel 2011, si è concluso a dicembre 2013.

L'attività progettuale si è conclusa con un evento svoltosi a Genova e organizzato dall'Ente in collaborazione con il progetto TIGER Demo, che verrà illustrato in seguito e di cui Autorità Portuale stessa è partner.

L'evento, che ha visto la partecipazione di oltre cento delegati di soggetti pubblici e privati, ha rappresentato l'opportunità per illustrare a tutti i principali stakeholders i risultati del progetto MoS 24. La conferenza conclusiva del progetto è stata anche l'occasione per un confronto con i rappresentanti del cluster logistico e portuale di Amburgo sulle funzionalità delle piattaforme informatiche e sui modelli di governance adottati nei due diversi contesti portuali.

Tra i suoi principali risultati, il progetto ha prodotto un prototipo di piattaforma ICT che ha messo a sistema i differenti strumenti informativi e sistemi attualmente in uso sperimentando, in ambiente operativo, l'interoperabilità tra gli stessi. Mediante questa piattaforma informatica è stato possibile realizzare e testare applicazioni funzionali che costituiranno un primo strumento di lavoro a beneficio dell'utenza pubblica e privata della catena logistica, nella prospettiva di una maggiore attrattività e concreta fruibilità del trasporto intermodale e delle autostrade del mare.

In particolare, la piattaforma è stata in grado di fornire funzionalità di pianificazione, prenotazione e tracciamento di un viaggio intermodale, sperimentando la sua concreta applicazione su due casi pilota individuati dal gruppo di partner di progetto, il primo riferito

ad un ciclo in export di un carico ro-ro ed il secondo riferito a un ciclo in import di un carico containerizzato.

Il raggiungimento di tali risultati ha richiesto nel corso del 2013 un'intensa attività progettuale che è stata gestita e coordinata da Autorità Portuale. Numerosi incontri e approfondimenti tecnici tra i partner di progetto hanno infatti avuto luogo nel corso dell'anno passato ai fini di definire tutti i dettagli necessari alla realizzazione dell'interoperabilità tra le piattaforme.

A tale attività, di taglio più squisitamente tecnico, se ne è accompagnata un'altra che ha avuto come oggetto principale la proposta, definizione e validazione di un modello organizzativo e di governance in grado di inserirsi organicamente negli sviluppi, non solo di natura tecnologica ma anche, ad esempio, normativa, che interessano i corridoio intermodali europei. A tale scopo l'approccio ed il modello delineato dal progetto MoS 24 sono stati presentati a livello regionale, nazionale e comunitario, affinché questi fossero condivisi e validati dai soggetti rappresentativi dell'utenza, dalle istituzioni e dagli altri stakeholders pubblici e privati.

Tale attività ha trovato il suo coronamento in un seminario svoltosi a Roma nell'ottobre 2013 e che ha visto la partecipazione dei rappresentanti delle Autorità Portuali, dell'Agenzia delle Dogane e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le risultanze progettuali sono inoltre confluite in un documento, Master Plan Preliminare, che finalizza e riassume gli aspetti organizzativi e gestionali della piattaforma MoS 24 inquadrandole nel contesto di riferimento italiano ed europeo.

L'attività progettuale è stata accompagnata per tutto il 2013 dalle previste azioni di comunicazione e disseminazione che hanno naturalmente trovato un'occasione privilegiata nell'evento conclusivo di dicembre 2013 sopra richiamato.

E' opportuno ricordare che il Progetto MoS 24 è co-finanziato attraverso i fondi delle Reti Trans europee di Trasporto – Autostrade del Mare e si inquadra nell'attività di potenziamento tecnologico del Corridoio 24, in particolare delle Autostrade del Mare del Mediterraneo occidentale.

Progetto “ANNA”

Nel corso del 2013 Autorità Portuale di Genova ha partecipato al progetto “ANNA - *Advanced National Networks for Administrations*”.

Il progetto verte sull'applicazione della Direttiva europea n. 65 del 2010 relativa alle formalità amministrative delle navi che scalano porti dell'Unione Europea.

Tale iniziativa progettuale, presentata nel 2012 nell'ambito della *call* multi-annuale per l'accesso ai fondi TEN-T 2012 nel settore delle Autostrade del Mare, è partecipata dai Ministeri di 14 Stati Membri dell'UE: Belgio, Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Italia,

Lettonia, Olanda (in qualità di coordinatore di progetto), Portogallo, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia e Regno Unito. Altri 10 Paesi europei partecipano al progetto in qualità di partner osservatori.

Autorità Portuale, insieme ad un articolato insieme di soggetti pubblici e privati, è coinvolta nelle attività progettuali sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che coordina, per la parte italiana, il gruppo di lavoro sull'implementazione della sopra richiamata Direttiva 65/2010 e quindi lo sviluppo del progetto ANNA.

Al riguardo, va sottolineato il rilievo strategico che Autorità Portuale di Genova attribuisce allo sviluppo dei progetti riferiti allo sportello unico e alla Single Window sovranazionale.

Su tali tematiche è stata infatti già sviluppata una positiva sinergia con le strutture del Ministero, che ha riguardato, in particolare, l'integrazione tra il progetto MoS 24 (co-finanziato da fondi TEN-T e coordinato da Autorità portuale di Genova) e MIELE.

▪ **Programma INTERREG IV-B, finalizzato alla promozione della cooperazione transnazionale:**

Progetto CODE24

Il coinvolgimento di Autorità Portuale nel progetto CODE24 è proseguito nel corso del 2013.

CODE24, sviluppato da un partenariato internazionale e cofinanziato dall'Unione Europea con fondi INTERREG, esamina le diverse fasi di realizzazione del Corridoio Genova - Rotterdam sotto i profili economico, sociale, ambientale e territoriale.

L'obiettivo del progetto è quello di definire e presentare il quadro degli interventi, infrastrutturali e non, finalizzati alla risoluzione dei colli di bottiglia lungo l'asse Genova - Rotterdam, tenendo in considerazione gli scenari di sviluppo dei traffici previsti lungo il Corridoio, nella prospettiva di porre l'attenzione dell'opinione pubblica e delle istituzioni, a vario livello coinvolte, sulla rilevanza di tale infrastruttura ferroviaria per lo sviluppo e il benessere delle regioni attraversate e dell'Europa in generale.

In particolare, Autorità Portuale è stata chiamata a fornire il suo supporto in diverse attività progettuali. Tra queste, l'Ente ha partecipato, nell'ambito di un incontro tra esperti svoltosi a Zurigo, alla valutazione, mediante tecniche di analisi multicriteriali, di diversi scenari di sviluppo infrastrutturale del corridoio. Inoltre, l'Ente ha contribuito alla finalizzazione di un'analisi di fattibilità di un servizio di trasporto ferroviario da/per il porto e di uno studio sulla capacità della rete infrastrutturale in Nord Italia. Autorità Portuale ha altresì partecipato ad impostare l'attività riguardante lo sviluppo e ottimizzazione di servizi ferroviari ad Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse Genova-Rotterdam e l'analisi

dell'accessibilità reciproca tra Milano e diverse città, tra cui Genova, in occasione dell'Expo 2015.

Per quanto riguarda più specificamente l'attività di disseminazione e comunicazione, l'Autorità Portuale di Genova ha partecipato alla conferenza annuale del progetto svoltasi presso il Politecnico di Zurigo a settembre 2013.

È opportuno ricordare come gli organismi preposti dell'Unione Europea abbiano attribuito al progetto un particolare rilievo strategico prorogandone la durata fino al 2014.

▪ **Programma MED, finalizzato alla promozione della cooperazione transnazionale:**

Progetto LOSAMEDCHEM

Nel corso del 2013 si è concluso il progetto LOSAMEDCHEM che ha visto Autorità portuale di Genova tra i partner che sono stati impegnati a proporre a livello comunitario misure per facilitare e sviluppare il trasporto intermodale delle merci chimiche nel bacino del Mediterraneo.

Il progetto, che include tra i partner nazionali anche Autorità Portuale di Trieste, Provincia di Novara e Federchimica, ha preso in esame in particolare i profili riguardanti la safety, il ciclo autorizzativo e documentale ed il tracciamento dei flussi di merci chimiche pericolose.

L'attività progettuale è stata finalizzata e presentata nell'ambito della conferenza conclusiva ospitata dalla Provincia di Novara (soggetto coordinatore del progetto) a maggio del 2013; in tale occasione, Autorità Portuale ha esposto ed analizzato il tema dello scambio di dati e informazioni riguardanti il ciclo trasportistico, finalizzato al monitoraggio del trasporto di merci chimiche pericolose e da realizzare mediante la messa a sistema delle piattaforme informative dei nodi logistici principali (porto di Genova ed interporto di Novara) attraverso UIRNet.

▪ **VII Programma Quadro, finalizzato all'innovazione ed allo sviluppo nella ricerca scientifica e tecnologica**

Progetto TIGER Demo

L'attività del progetto TIGER Demo si è conclusa con il già richiamato evento di chiusura congiunto con il progetto MoS 24 svoltosi a Genova a dicembre 2013.

Il progetto TIGER Demo, co-finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Settimo Programma Quadro, è il frutto della proficua collaborazione internazionale avviata con il progetto TIGER.

Il progetto si è articolato in quattro “dimostratori”, ossia sistemi logistici ed intermodali basati sul trasporto ferroviario, uno dei quali ha coinvolto il porto di Genova, alcuni suoi operatori ed il Retroporto di Rivalta Scrivia.

Mediante i quattro dimostratori, TIGER Demo ha testato ed applicato su base industriale le innovazioni operative, tecnologiche e funzionali sviluppate nel corso di TIGER, rendendole disponibili ad altri contesti ed operatori interessati e valorizzando i risultati ottenuti nel precedente progetto.

Il progetto ha visto coinvolti 20 partner tra soggetti europei pubblici e privati tra cui, per quanto concerne la partecipazione dei porti, sono presenti nel partenariato gli scali di Genova ed Amburgo.

Nel corso del 2013 l'attività svolta dall'Ente ha quindi portato a finalizzare un serie di progetti ed iniziative avviate nel corso degli anni precedenti e a proseguire ed ulteriormente consolidare il ruolo di Autorità Portuale nell'ambito della progettualità comunitaria.

E' inoltre da sottolineare che in tale contesto Autorità Portuale ha portato avanti una serie di attività complementari in ambito europeo.

In primo luogo, Autorità Portuale di Genova ha avviato la partecipazione, in qualità di membro del Gruppo Consultivo Terminal, alle attività del Gruppo Europeo di Interesse Economico “Corridor Rotterdam – Genoa” istituito ai sensi del Regolamento UE 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per il trasporto merci e avente lo scopo di stabilire le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoio ferroviari internazionali per il trasporto merci, tra cui rientra il Corridoio Genova - Rotterdam. Il Regolamento prevede la costituzione di un Comitato Esecutivo, composto dagli Stati membri, e di un Comitato di Gestione, composto dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria. Il Comitato di Gestione, che nel caso del Corridoio Genova Rotterdam è costituito sotto forma del Gruppo Europeo di Interesse Economico sopra richiamato, si avvale di due gruppi consultivi: il primo composto dai gestori e proprietari dei terminal localizzati lungo il corridoio e il secondo dalle imprese ferroviarie. Insieme ad Autorità Portuale di Genova, sono ad oggi membri del Gruppo Consultivo Terminal: ECT, Pernis Combi Terminal, Port of Rotterdam, Port of Amsterdam, Logistics in Wallonia, Interferryboats, Port of Antwerp, Alfa Port, Port Authority Zeebrugge, APZI, Ambrogio, DUSS mbH, Duisport AG, KTL GmbH, Swissterminal, SBB Cargo, Schweizer Rheinhäfen, Contargo, Hupac S.A., C.I.M. Spa.

Una seconda tipologia di attività complementari è stata quella relativa al monitoraggio ed approfondimento critico dei principali iter e documenti legislativi dell'Unione europea in tema di porti e trasporti, tra cui la proposta di Regolamento sull'accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti, la proposta di Direttiva sulle concessioni pubbliche; la proposta di Direttiva sui combustibili alternativi (LNG). Inoltre, sono stati

approfonditi i principali strumenti di programmazione finanziaria dell'Unione europea: TEN-T e Connecting EU Facility, Horizon 2020, Marco Polo, INTERREG. Ciò anche nell'ottica di supportare gli orientamenti e le decisioni dell'Ente in tema di possibili sviluppi del porto nell'ambito della predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Un terzo filone, che discende dal riconoscimento di Autorità Portuale come interlocutore di riferimento in nuove proposte progettuali che riguardino in particolare la logistica ed i trasporti in ambito europeo e mediterraneo, è la partecipazione dell'Ente come partner osservatore a tali progetti. In questo senso, tra le numerose iniziative progettuali non direttamente partecipate dall'Ente, sembra opportuno ricordare il supporto e sostegno che l'Autorità Portuale ha fornito nel 2013 al progetto LOSE (nell'ambito di una Convenzione siglata con il Comune di Genova) e dal progetto relativo al polo tecnico professionale "Rotta PO.L.ARE" alla rete territoriale sviluppata nel contesto del Piano Giovani per il settore delle *Blue Economy*.

E' infine da evidenziare il beneficio apportato ad Autorità Portuale in termini di consolidamento delle entrate derivanti dai fondi erogati dall'Unione Europea nel 2013 in conseguenza alle attività progettuali in ambito europeo che l'Ente è stato in grado di sviluppare nel corso dell'anno passato.

7. GESTIONE DEL DEMANIO

7.1 7.2 Notizie di carattere generale e Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione e eventuali azioni di recupero di morosità

Nel 2013 l'attività inerente la gestione del demanio si è confermata come un'attività particolarmente intensa ed articolata; ciò con particolare riferimento a:

- Attività inerenti il rilascio, il rinnovo e le modifiche dei titoli demaniali, volta a contemperare le tempistiche stringenti di risposta all'utenza con le esigenze di coerenza e completezza istruttoria, attività connotata dall'alto numero delle pratiche, e dalla loro frequente complessità;
- Gestione di specifiche criticità o esigenze attinenti alcune concessioni terminalistiche o macro-concessioni;
- Contemperamento di situazioni concessorie con gli interventi dell'Ente e di Autostrade per l'Italia sul "Nodo di S. Benigno", incidenti sulle concessioni stesse, e regolazione di detto intervento attraverso articolato disciplinare.

L'attività si è svolta anche in stretto contatto collaborativo con altri enti ed istituzioni, senza trascurare l'aspetto relazionale con operatori ed associazioni di categoria.

Nel 2013 gli uffici hanno promosso 61 Conferenze dei Servizi interne processando circa 1200 istanze, ed hanno proposto all'attenzione del Comitato Portuale 72 delibere. Si ricorda che in tutti i comitati portuali sono portate due delibere (inerenti rispettivamente le concessioni per atto formale e per licenza), non vertenti su singola istanza, ma riguardanti numerose istanze, con ciò sussumendo in ciascuna di queste due delibere indicativamente trenta/quaranta pratiche processate dagli uffici.

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

In termini di snellimento o approfondimento, si segnala:

- risoluzione dell'aggravio per gli uffici e per i concessionari dei rinnovi annuali (dovuto alla richiesta di due rate anticipate del canone, che induceva molti concessionari a limitare il rinnovo appunto ad una annualità): mediante approfondimento è sortita l'ammissibilità di una sola annualità anticipata di canone, con conseguente orientamento dei concessionari a richiedere il rinnovo

quadriennale, conseguendone un sensibile sgravio delle pratiche (anche di Comitato Portuale) e minori scadenze ed aggravii amministrativi per l'utenza.

- eliminazione di istruttorie e provvedimenti inerenti autorizzazioni demaniali riconducibili alla manutenzione concessoria o ad attività gestionali risolte con regimi più snelli e speditivi.
- predisposizione di quesito al Ministero sul regime demaniale delle aree in uso a RFI, che potrebbe costituire "soluzione pilota" di questione di livello nazionale.
- conseguimento di una maggiore correlazione tra il Servizio Ambiente ed il Servizio Demanio, nonché una enucleazione di temi comuni, con organico coinvolgimento sinergico di Ufficio Ambiente, Ufficio Affari Demaniali, ed Ufficio Tecnico del Demanio.
- approfondimento sulla competenza in materia di interventi di sicurezza sul regime idrico delle foci demaniali marittime dei corsi d'acqua, e della manutenzione e pulizia arenili: previ approfondimenti normativi è stata proposta alle amministrazioni regionale e comunale la questione della appropriatezza della attribuzione alla competenza di Autorità Portuale (in quanto ente preposto a funzioni di sviluppo e gestione portuale), pur nella rappresentazione della collaboratività dell'Ente in materia.
- approfondimenti sul tema incameramenti e sulle gravose incombenze censitorio/dominicali sugli immobili demaniali scaturenti da recenti normative e disposizioni, con proposta di individuazione necessitata, per queste ultime, dell'avvalimento di Finporto, consequenziale al suo pregresso operato per l'Ente in materia.

In termini di Gestione di specifiche criticità o esigenze attinenti alcune concessioni terminalistiche o di macro-concessioni, si segnala:

- regolazione in tempi speditivi di alcune urgenti esigenze terminalistiche di nuove particolari attività da insediarsi o intraprendersi nelle concessioni;
- soluzione di crisi terminalistica mediante attivazione relative procedure, e successiva gestione giuridico/amministrativa di complesso avvicendamento societario/concessorio;
- soluzione concessoria, mediante accordo sostitutivo con i concessionari, ad esigenza strategica inerente gli interventi dell'Ente presso calata olii minerali;
- soluzione concessoria della ricollocazione "Santoro", mediante gestione di interferenze ed insorgenti necessità di specie;
- ridisegno funzionale di aree di accesso di due terminal, determinanti risalenti incoerenze e contenziosi;
- gestione della proroga pluriennale Fincantieri mediante compatibilizzazione delle esigenze di investimento/consolidamento dello stabilimento attuale, con le prospettive

di rifunzionalizzazione e ridisegno del compendio scaturenti dall'intervento "ribaltamento a mare Fincantieri".

Sotto l'aspetto di gestione del territorio, si è proposta una impostazione organizzativa di una "Unità di Crisi Interdirezionale", previa definizione delle competenze, prevalentemente di supporto, ascrivibili alle Autorità Portuali in materia di monitoraggio ed interventi emergenziali ai sensi della vigente normativa; detta "unità di crisi interdirezionale", una volta ratificata e strutturata, consentirà una più organica "risposta", anche di monitoraggio preventivo, in svariate casistiche ed eventi suscettibili di compromettere la sicurezza o l'operatività di aree portuali.

Nell'anno 2013 sono state accertate entrate per canoni demaniali per 26,7 milioni di euro circa, valore inferiore rispetto a quanto registrato nell'esercizio precedente del 2,78% circa.

Il sensibile scostamento del fatturato canoni per licenza rispetto all'anno 2012 è riconducibile alla estinzione di un certo numero di concessioni (prevalentemente micro-attività), conseguenza presumibile della crisi, e principalmente alla prassi, ancora parzialmente vigente nel 2012, di introito anticipato di due annualità, anziché di una sola annualità (di cui si è motivato in precedenza), cui è conseguito l'introito nel 2012 anche di canoni 2013, e conseguentemente il minore introito 2013 (in quanto canoni già anticipati nel 2012).

L'articolazione di tale valore sulla tipologia di concessione (atti, licenze, altro) è riportato nella tabella sottostante.

Riepilogo Canoni demaniali esercizio 2013

| | 2013 | 2012 | Scost.to |
|--------------------------|---------------|---------------|-----------------|
| Atti | 21.535 | 21.168 | +1,73% |
| Licenze | 4.328 | 5.871 | -26,28% |
| Altro | 831 | 419 | +98,33% |
| TOTALE | 26.694 | 27.458 | -2,78%% |
| di cui canoni anticipati | 1.919 | 4.078 | -52,94% |

Per quanto concerne le riscossioni, esse ammontano complessivamente ad € 20.478.081,10 e rappresentano il 75,09% dei canoni per atto, il 98,49% dei canoni per licenza, il 76,03% dei canoni anticipati.

Il modestissimo scostamento tra il fatturato ed il riscosso per le licenze di concessione, limitato al 1,5%, è in parte dovuto a successivi storni decrementativi dovuti a rettifiche del computo iniziale o a riconoscimento di limiti di utilizzo dei beni, e, per la parte invece dovuta, gestito attraverso l'escussione delle cauzioni, sovente introitato nell'esercizio successivo, a seguito delle procedure di sollecito e successiva escussione.

Il sensibile scostamento tra il fatturato ed il riscosso per gli atti pluriennali di concessione in misura preponderante è dovuto ad alcuni contenziosi/arbitrati in atto su macro-concessioni, per le quali viene introitato un canone sensibilmente inferiore a quello fatturato (fatturato in toto per ragioni di tutela giudiziale, erariale e prescrizione), e ad una consistente situazione debitoria in fase graduale di ripianamento.

L'incremento della voce "altro" (bolli, indennizzi, etc.) è dovuto, oltre che ad un consolidamento dell'osservanza sull'imposta di bollo, a maggiori indennizzi accertati, incrementati dal 2012, nonostante il decremento dell'abusivismo, per alcune estensioni significative di occupazioni divenute abusive in conseguenza del motivato diniego di rinnovo inerente le stesse.

Per quanto attiene la riscossione degli indennizzi, si intende affrontare il tema della escussione coattiva di quelli non corrisposti, al fine di individuare una soluzione più efficace e speditiva di quella attuale.

L'andamento delle entrate per canoni per l'anno 2014 sarà determinato dai seguenti fattori:

- andamento dell'indice di rivalutazione monetaria;
- sostanziale saturazione dei beni e pertinenze a disposizione, con l'imminente assegnazione dei nuovi capannoni di levante;
- possibili riduzioni di entrate in funzione di temporanea sospensione di titoli concessori a causa di installazione di cantieri per la realizzazione di nuove opere;
- possibili variazioni in ragione di eventuali revisioni degli assetti concessori ed incrementi di canoni in relazione al completamento di nuove infrastrutture portuali realizzate dall'Amministrazione;
- eventuale aggiornamento/revisione dei canoni terminalistici, a seguito di approfondimenti inerenti il relativo "Accordo" e degli aggiornamenti relativi ad interventi sugli stessi terminal.

7.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intraprese per la normalizzazione.

Anche nel corso del 2013 è proseguita l'attività di controllo in merito al corretto utilizzo dei beni demaniali, nella misura consentita dalle risorse destinate a dette attività.

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

L'attività ha riguardato anche la verifica circa il rispetto dei limiti concessori, nonché la verifica, e conseguente sensibilizzazione, sugli oneri di manutenzione delle aree e beni concessi.

E' stata definitivamente consolidata la razionalizzazione consequenziale sugli atti di autotutela (segnalazione di abusivismo – ingiunzione di sgombero – procedura di richiesta indenizzi per occupazione o innovazione abusiva).

A valle delle attività di controllo è proseguita l'attività indennizzatoria. L'attività del 2013 si è contraddistinta per l'avvio di 34 (2012: 50) nuovi procedimenti di indennizzo e di circa 8 (2012: 30) ingiunzioni di sgombero, cifre notevolmente inferiori all'anno precedente, che possono essere il sintomo indiretto di un decrescente abusivismo conseguente ai maggiori controlli espletati negli anni precedenti, rilevando che già nel 2012 il numero di tali atti di autotutela è stato decrementale.

Controlli e verifiche demaniali, propedeutici al rilascio di titoli e autorizzazioni, sono stati espletati in occasione delle pertinenti numerose istruttorie vertenti su istanze demaniali, e di verifiche mirate, anche attraverso il coinvolgimento dell'Ufficio Tecnico del Demanio per quanto concerne valutazioni di natura strutturale o tecnica.

L'Ufficio affari demaniali ha attivamente partecipato a numerose commissioni di collaudo o ispezione di depositi costieri e distributori di carburante, apportando un contributo anche in termini di verifica di conformità concessoria degli impianti verificati.

Si è conseguita, o si sta per conseguire, attraverso approfondimenti e interlocuzioni con altri Organi, la restituzione alla disponibilità dell'Ente e loro ridestinabilità a fini produttivo/concessori, di aree portuali gravate da situazioni di sequestro o da concessioni estinte per loro incoerenza con fini portuali.

7.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/94 distinti per funzioni e per categorie

Imprese portuali concessionarie di aree e banchine

Fo.Re.S.t. S.p.A.

Ponte Somalia - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con licenza - durata 1° gennaio 2012 – 31 dicembre 2015 – Ponte Somalia Ponente.

Autorizzata allo svolgimento delle seguenti operazioni portuali: “sbarco e/o imbarco, deposito e smistamento di prodotti forestali ed operazioni accessorie, sbarco/imbarco di yacht e motobarche sulle navi di prodotti forestali, svuotamento/riempimento di contenitori di prodotti forestali (cellulosa, carta in rotoli ed in pallets) provenienti da altri terminals portuali, riconfezionamento e ricondizionamento del carico, sbarco imbarco di yacht da e per navi anche senza prodotti forestali a bordo, svuotamento/riempimento di contenitori anche di prodotti differenti dai forestali, (prevalentemente acciai e semilavorati), sbarco imbarco di prodotti siderurgici da/per navi a carico intero”.

Dipendenti n. 9

C. Steinweg G.M.T. S.r.l

Via Scarsellini, 119 – Torre B

Genova

Unità locale: Ponte Etiopia - Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 23/04/1992 - 31/12/2020, Licenza di subingresso in data 01/02/2001 - Ponte Eritrea e parte Calata Mogadiscio.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo delle merci e dei contenitori trasportati da navi multipurpose (ro-ro, lo-lo).

Dipendenti n. 45

Ignazio Messina & C. S.p.A.

Via D'Annunzio, 91

Genova

Unità locale: Lungomare Canepa - Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 01/10/1996 - 31/12/2029 - Reg. n. 650 e Rep n. 582 del 19.09.1996 e Reg. n. 698 e Rep. N. 1534 del 23.12.1999 - Ponte Nino Ronco;

A far data dal 1° luglio 2011 in A.T.I. con Terminal San Giorgio, atto sostitutivo della concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 comma 4, legge 84/94, Reg. n. 887, Rep. N. 7006 (aree da Ponte Canepa a Calata Tripoli).

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali inerenti il ciclo completo per i traffici contenitori, merci varie e rotabili trasportate da navi tradizionali e/o specializzate, ivi comprese quelle ro-ro, lo-lo. Sono escluse le operazioni portuali di traffici alla rinfusa.

Dipendenti n. 243

Industrie Reborà S.r.l.

Via Melen

Località Erzelli

Unità locale: Ponte Libia - Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 23/04/1992 - 31/12/2020, Licenza subingresso in data 01/02/2001 – Ponte Etiopia / Calata Ignazio Inglese.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo delle merci e dei contenitori trasportati da navi multipurpose (ro-ro, lo-lo).

Dipendenti n. 105

Porto Petroli di Genova S.p.A.

Pontile Alfa, Porto Petroli, Genova

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 01/01/1993 - 31/12/2020 – Porto Petroli Multedo.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo dei prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici e di ogni altro prodotto operabile con le attrezzature esistenti nel terminal.

Dipendenti n. 65

Terminal Contenitori Porto di Genova - Sech S.p.A.

Calata Sanità, Palazzina Uffici, Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 29/04/1993 - 31/12/2020 – Calata Sanità.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo dei traffici dei contenitori e delle merci containerizzate nonché merci non containerizzate trasportate da navi adibite al trasporto contenitori. Sono escluse le operazioni portuali di prodotti alla rinfusa.

Dipendenti n. 237

Terminal Frutta Genova S.r.l.

Ponte Somalia, Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale durata 01/01/1990 - 31/12/2020 – Ponte Somalia Calata Tripoli ; atto di sottomissione per anticipata occupazione ex art. 38 cod. nav. Reg. n. 819, Rep. N. 5529 del 17.06.2009 e successive proroghe.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo dei prodotti ortofrutticoli e deperibili in genere compresi congelati e surgelati (nonché, in misura residuale, merci varie ed esclusi i traffici di prodotti alla rinfusa non alimentari: estensione riconducibile al nuovo piano di impresa presentato).

Con delibera del Comitato Portuale del giorno 28 ottobre 2010 autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali per traffici di prodotti ortofrutticoli, congelati ed alimentari in genere in misura non prevalente e quindi al pari di merci varie rotabili ed altro.

Dipendenti n. 26

Terminal Rinfuse Italia S.p.A.

Ponte Rubattino, Palazzina Uffici, Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 01/01/1992 - 30/06/2020 – Ponte Ribattino, San Giorgio, Ex Idroscalo.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo dei traffici di prodotti alla rinfusa (nere, bianche, minerali e metalli in genere, sale, salgemma, fertilizzanti in genere ed ogni altro prodotto alla rinfusa operabile a mezzo benne o aspiratore) prodotti siderurgici anche non alla rinfusa.

Con delibera del Comitato Portuale del giorno 28 ottobre 2010 autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali per i traffici di rinfuse solide, prodotti siderurgici, anche non alla rinfusa e quindi in colli, impiantistica, merci convenzionali e contenitori.

Dipendenti n. 53

A.T.I. . Ignazio Messina & C. S.p.A. - Terminal San Giorgio S.r.l.

Palazzina Ponte Libia, Genova Porto

Atto sostitutivo della concessione demaniale del 1° luglio 2011, ai sensi dell'art. 18 comma 4, legge 84/94, Reg. n. 887, Rep. n. 7006 e suppletivo, per quanto di ragione, dell'atto concessorio rilasciato in favore di Ignazio Messina & C. S.p.A. Reg. n. 650 e Rep n. 582 del 19.09.1996 e Reg. n. 698 e Rep. N. 1534 del 23.12.1999 (aree da Ponte Canepa a Calata Tripoli).

Autorizzata all'esercizio, per conto proprio e per conto terzi, del ciclo delle operazioni portuali e dei servizi portuali di cui all'art. 16 legge 84/94 e specifici regolamenti attuativi adottati dalla concedente aventi ad oggetto i traffici per contenitori e merci convenzionali (varie) ivi inclusi i rotabili.

L'autorizzazione è rilasciata a Ignazio Messina & C. S.p.A. (per tutte le aree sulle quali, da sola e/o in Ati, svolge l'attività di Impresa) nonché a Terminal San Giorgio S.r.l. (per le aree da essa utilizzate quale Impresa partecipante all'AT.I.)

Dipendenti Terminal San Giorgio n. 74

Dipendenti Ignazio Messina n. 243

Voltri Terminal Europa S.p.A.

Nuovo Porto di Voltri, Palazzina Uffici, Genova

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 15.10.1991 - 31/12/2051 – Porto Prà Voltri.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo dei contenitori e/o delle merci containerizzate ed altresì quelli a navi ro-ro, lo-lo e car-carrier.

Sono escluse le operazioni portuali di traffici alla rinfusa salva autorizzazione specifica.

Dipendenti n. 681

L'elenco sopra riportato è inoltre da ritenersi cautelativamente integrato della fattispecie rappresentata da **Stazioni Marittime S.p.A.** in quanto soggetto che gestisce attività riconducibili e/o assimilabili alle operazioni portuali.

Art. 18, comma 9 bis

Eni S.p.A.

Piazzale E. Mattei 1, 00144 Roma

Unità locale: Calata Olii Minerali – Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale e succ. suppletivi – durata 01/01/2009 – 30/06/2012.

Esso Italiana S.r.l.

Viale Castello della Magliana 25, 00148 Roma

Unità locale: Calata Stefano Canzio - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale e succ. suppletivi - durata 27/11/1995 – 31/12/2012.

Getoil S.r.l.

Calata Giaccone, 1619 Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale e succ. suppletivi - durata 09/02/1995 – 31.12.2028.

Saar Depositi Portuali S.p.A.

Ponte Paleocapa, 16126 Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale e succ. suppletivi - durata 23/12/1991 - 31/12/2035.

Sampierdarena Olii S.r.l.

Calata Mogadiscio, 16149 Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 01/01/2005 - 31/12/2025.

Silomar S.p.A.

Ponte Etiopia, 16149 Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale e succ. suppletivi - durata 31.01.1991 - 31.12.2020.

8. TASSE PORTUALI

8.1 Andamento delle entrate per tasse ed eventuali anomalie nella riscossione

- Notizie di carattere generale

La gestione finanziaria dell'anno 2013 è stata influenzata dall'andamento dell'economia mondiale che nel corso dell'anno non ha evidenziato segnali rilevanti di ripresa: il contesto macro-economico non ha dato particolari segni di miglioramento e il quadro di finanza nazionale è sempre più influenzato dai vincoli connessi al rispetto degli equilibri europei e dei patti di stabilità.

La crisi mondiale iniziata nel 2008 ha avuto i suoi effetti negativi anche sulla portualità genovese, che proprio in quegli anni stava vivendo un periodo florido e di grande sviluppo, ma nonostante ciò nel dicembre 2012 il porto di Genova ha avuto modo di movimentare il container n. 2 milioni, raggiungendo un obiettivo storico e di fondamentale importanza per tutto il comparto genovese.

Per l'esercizio 2013 si sono registrati livelli lievemente inferiori rispetto a quelli registrati nel 2012, sia in termini di tonnellate di merci, sia in termini di movimentazione di containers.

Pur scontando la crisi, le entrate tributarie relative alle tasse portuali non hanno subito effetti negativi nel corso del 2013: ciò in particolare per effetto dell'applicazione dell'adeguamento ISTAT sui valori unitari delle tasse.

Il 24 dicembre 2012, infatti, è stato emanato il Decreto Interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, adottato di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di attuazione dell'articolo 4, comma 2 del D.P.R. n. 107/2009 "Regolamento inerente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi".

Il D.P.R. n. 107/2009 prevedeva cioè modalità e parametri per l'adeguamento delle aliquote delle tasse all'inflazione ISTAT dal 1° gennaio 1993 e sino alla data di entrata in vigore del citato decreto, prendendo a base il 75% del tasso di inflazione ufficialmente rilevato, con gradazione dell'applicazione nella misura del 33% per l'anno 2009, del 33% per l'anno 2010 e del 34% per l'anno 2011.

Il Decreto Interministeriale del 24.12.2012 (pubblicato sulla GURI n.4 del 5.01.2013), ha individuato le modalità di adeguamento delle tasse, indicando, tra l'altro, il tasso di inflazione a cui le aliquote delle tasse portuali dovevano adeguarsi.

Il tasso indicato dal MIT per il periodo 1/1/93- 31/12/2011 è stato pari al 59,3%, e le aliquote sono state adeguate nella misura del 75% dello stesso (44,475%). Il decreto ha disposto inoltre la tempistica di adeguamento, cioè:

- ✓ con decorrenza dalla data di entrata in vigore del Decreto Interministeriale (6 gennaio 2013), l'aumento delle aliquote in misura pari al 66% del 75% dell'incremento ISTAT certificato (pari al 29,354%);
- ✓ con decorrenza dal 1° gennaio 2014, l'aumento ulteriore delle aliquote in misura pari al 34% del 75% dell'incremento ISTAT certificato (pari al 44,475% cumulato).

Di fatto, nell'anno 2013, l'adeguamento del 66% al tasso di inflazione ha determinato un incremento delle entrate per "Tassa portuale" di circa 4,9 milioni di euro e per "Tassa di ancoraggio" di circa 2,4 milioni di euro, con un incremento complessivo di circa 7,3 milioni di euro. Ovviamente, variazioni nell'andamento della movimentazione delle merci (incrementi o riduzioni che avrebbero potuto determinare un aumento o una riduzione dell'ammontare delle tasse complessivamente riscosse) sono contemplate nell'incremento complessivamente individuato.

Con riferimento alle disposizioni previste al comma 990 della Legge n. 296/2006, circa la devoluzione alle Autorità Portuali di una quota di tributi diversi dalle tasse e dai diritti marittimi, l'approvazione della Legge n. 134/2012 di conversione del cosiddetto Decreto Sviluppo ha apportato importanti novità materia, introducendo nella Legge n. 84/94 l'articolo 18-bis, denominato "Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti", il quale prevede l'istituzione di un fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il finanziamento delle opere portuali, alimentato annualmente in misura pari all'1% dell'imposta sul valore aggiunto sulle merci da importazione, nel limite nazionale annuo di 70 milioni di euro.

Tale fondo dovrà essere ripartito con Decreto Interministeriale del MIT, emanato di concerto con il MEF, attribuendo a ciascun porto una quota pari all'80% dell'1% dell'I.V.A. dovuta sulle importazioni di merci nel territorio di propria competenza, e facendo confluire il restante 20% al fondo che verrà ripartito tra le autorità portuali secondo criteri perequativi e secondo i piani di sviluppo.

Con l'approvazione del cosiddetto "Decreto del Fare", (Decreto Legge n. 69 del 21.06.2013), convertito con Legge n. 98 del 9.08.2013, l'ammontare massimo del fondo è stato dapprima incrementato a quota 90 milioni di euro (art. 22, comma 3), per poi essere nuovamente ricondotto all'importo di 70 milioni di euro con il Decreto "Destinazione Italia", Decreto Legge n. 145/2013, art. 13, comma 6, destinando la quota di 20 milioni di

euro alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali.

L'impatto finanziario della compartecipazione al gettito di IVA sui bilanci dell'Ente potrebbe essere rilevante: dalle comunicazioni ricevute nel 2013 sullo schema di decreto per il riparto del fondo ex art. 18 bis della legge 84/94 si rileva un importo complessivo di IVA prodotta dallo scalo di Genova di circa 3,3 miliardi di euro. Rispetto al totale nazionale dell'IVA prodotta (15,93 miliardi di euro) la % di ripartizione del fondo per Genova dovrebbe attestarsi in 20,9%.

Ciò significa, rispetto ai 70 milioni di euro di fondo previsto, una possibile maggiore entrata per il bilancio dell'Autorità Portuale di circa 11,7 milioni di euro/annui.

La procedura per l'attribuzione di tali risorse non è ancora stata completata e pertanto non è ancora possibile poter contare su tali risorse.

- Andamento delle entrate per tasse e riscossione

Il movimento di merci nell'anno 2013 ha registrato un lieve calo rispetto all'esercizio precedente, sia intermini di tonnellate di merci movimentate (49.540.620 tonnellate di merci del 2013 contro 51.391.247 tonnellate del 2012) che in termini di TEU's movimentati (1.988.013 del 2013 contro 2.064.806 del 2012).

Nonostante tali risultati, ed anche per via dell'adeguamento delle aliquote delle tasse e dei diritti marittimi così come previsto dal DM 24 dicembre 2012, il gettito delle tasse e diritti marittimi ha fatto registrare un incremento del 22,25%.

Esercizio 2013 - Riepilogo Entrate per Tasse Portuali (migliaia di euro)

| TASSE PORTUALI | 2013 | 2012 | Scost. in % |
|---|---------------|---------------|--------------------|
| Tassa Portuale | 21.609 | 16.669 | +29,63% |
| Tassa di Ancoraggio | 12.161 | 9.736 | +24,90% |
| Sovrattassa Merci | 5.292 | 5.150 | 2,75% |
| Addizionale Sovrattassa Merci per Security | 3.185 | 3.002 | +6,09% |
| A) TOTALE TASSE PORTUALI | 42.247 | 34.557 | +22,25% |

Per quanto concerne la riscossione, non si rilevano particolari anomalie.

9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI – LAVORO TEMPORANEO - AUTORIZZAZIONI

9.1 Notizie di carattere generale

Salve le verifiche e quant'altro si rendesse necessario, si è provveduto al rinnovo, con scadenza al 31.12.2013, delle autorizzazioni rilasciate alle seguenti Imprese:

- Rolcim S.p.A. e Grandi Navi Veloci S.p.A., per lo svolgimento, in conto proprio, delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94;
- Enel Produzione S.p.A., per lo svolgimento delle operazioni portuali, ex art. 16 legge 84/94, di sbarco e movimentazione del carbone e dei combustibili destinati agli usi della Centrale Termoelettrica di Ponte San Giorgio;
- Thermocar S.r.l. per lo svolgimento, esclusivamente presso le aree assentite in concessione, delle operazioni portuali, ex art. 16 legge 84/94, di movimentazione, carico e/o scarico containers, tramacco, riempimento e/o svuotamento di merci;
- Angelo Pastorino S.r.l. per lo svolgimento presso le aree assentite in concessione delle operazioni portuali di “rizzaggio su contenitori flat – rack, trasbordo e movimentazione contenitori e merci”.
- Angelo Pastorino S.r.l., Vernazza Autogru S.r.l. e Fagioli S.p.A. per lo svolgimento di “servizi portuali” di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento;

E' stata inoltre prorogata sino al 31 dicembre 2014 l' autorizzazione rilasciata ad Agenzia Marittima Intermare, in qualità di rappresentante dell'Armatore Dockwise Yacht Transport, per lo svolgimento delle operazioni di sbarco – imbarco di barche da diporto, yacht e barche a vela dalle navi della società stessa dotate di speciali strumentazioni idonee allo svolgimento delle operazioni in autoaffondamento

La Società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., che ha rilevato il ramo d'azienda di Tirrenia di Navigazione S.p.a., a far data dal 1° gennaio 2013 e con scadenza 31 dicembre 2013 è stata autorizzata, in conto proprio, per le navi proprie e per quelle agenziate, allo svolgimento delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94 presso gli ormeggi localizzati nell'ambito di Stazioni Marittime S.p.a.

In data 1° gennaio 2013 la Società Ignazio Messina & C. S.p.a., autorizzata ex art. 18 legge 84/94, ha assunto la nuova denominazione di Gruppo Messina S.p.a.

In data 2 gennaio 2013 la Società C.F.M. S.a.s., autorizzata limitatamente alle aree assentite in concessione allo svolgimento delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94, ha variato la propria ragione sociale in S.r.l.

Con atto 11 marzo 2013, Rep. N. 8178 Autorità Portuale ha autorizzato il sub ingresso ex art. 46 Cod. Nav. della Società Terminal Rinfuse Genova S.r.l. nella concessione già assentita ex art. 18 legge 84/94 alla Società Terminal Rinfuse Italia S.p.a.

Nella seduta del 30 luglio 2013, in considerazione dell'esito della procedura di fusione per incorporazione il Comitato Portuale ha deliberato il sub ingresso ex art. 46 Cod. Nav. di Terminal San Giorgio S.r.l. nella concessione già rilasciata a Terminal Frutta Genova S.r.l.

9.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94

Angelo Pastorino S.r.l.

Via Bolzaneto, 40

Genova

Unità locale: Ponte Libia radice - Genova Porto

autorizzata sino al 31.12.2013 allo svolgimento di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 11

Fagioli S.p.A.

Via Borzoli, 135

Genova

autorizzata sino al 31.12.2013 allo svolgimento di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 55

Vernazza Autogru S.r.l.

Via Renata Bianchi, 90

Genova

autorizzata sino al 31.12.2013 allo svolgimento di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 86

9.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art.16 della legge 84/94

Angelo Pastorino S.r.l.

Via Bolzaneto, 40

Genova

Unità locale: Ponte Libia radice - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con licenza, validità 01/01/2013 – 31/12/2016.

autorizzata sino al 31.12.2013 allo svolgimento delle operazioni portuali di rizzaggio su contenitori flat-rack, trasbordo e movimentazione contenitori e merci.

Dipendenti n. 11

C.F.M. S.r.l.

Via Milano

Genova

Unità locale: Viale Africa - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto, validità 01.01.2008 – 31/12/2015 presso Viale Africa.

autorizzata sino al 31/12/2015 allo svolgimento delle operazioni portuali di deposito merci, riempimento, svuotamento, movimentazione containers.

Dipendenti n. 12

Centro Servizi Derna S.r.l.

Via Lungomare Canepa

Genova

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 22/10/2003 - 31/12/2029 – Calata Derna; atto di sottomissione per anticipata occupazione ex art. 38 cod. nav. Reg. n. 818, Rep. N. 5528 del 17.06.2009 e successive proroghe.

autorizzata all'esercizio delle operazioni portuali per le attività di logistica, svuotamento e riempimento contenitori, magazzinaggio e redistribuzione merci, imballaggi, lavorazioni e assemblaggi di merci e trasporti intermodali e servizi ausiliari di gestione e riparazione contenitori.

Dipendenti n. 55

Compagnia Portuale Pietro Chiesa S.c.r.l.

Piazzale Giaccone, 7

Genova Porto

Autorizzata allo svolgimento di operazioni portuali/servizi relativi al settore rinfuse solide con scadenza al 31 dicembre 2013.

Dipendenti n. 33

Csm S.p.A.

Piazzale San Benigno

Genova

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 04/08/1999 - 31/12/2020 –San Benigno.

autorizzata sino al 31.12.2020 allo svolgimento di operazioni portuali di deposito, movimentazione, trasporto, riempimento e svuotamento contenitori e merci ed attività accessorie.

Dipendenti n. 27

Enel Produzione S.p.A.

Viale Regina Margherita

Roma

Unità locale: Ponte San Giorgio - Genova Porto

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale durata 01.07.1995 – 31.12.2020 – Calata Concenter.

autorizzata sino al 31.12.2013 allo svolgimento delle operazioni portuali di sbarco e movimentazione del carbone e dei combustibili destinati agli usi della Centrale Termoelettrica di Ponte San Giorgio, è inoltre accordato l'esercizio di accosto preferenziale alla banchina di levante del ponte ex Idroscalo.

Dipendenti n. 9

Euromare Servizi Marittimi S.r.l.

Ponte Somalia radice levante

Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto 1 gennaio 2008 – 31 dicembre 2015 – Ponte Somalia Radice.

autorizzata sino al 31.12.2015 allo svolgimento delle operazioni portuali di deposito, servizi per la movimentazione delle merci da/per il porto di Genova ed operazioni accessorie.

Dipendenti n. 7

Grandi Navi Veloci S.p.A.

Calata Marinai d'Italia

Palermo

Unità locale: Via Fieschi 17/17 Genova

autorizzata, sino al 31.12.2013, allo svolgimento, in conto proprio, delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94

Opera presso ormeggi localizzati nell'ambito di Stazioni Marittime S.p.A.

Dipendenti n. 50

Rolcim S.p.A.

Via Vannucci, 3

Genova

Unità locale: Ponte ex Idroscalo Genova Porto

autorizzata, in conto proprio e sino al 31.12.2013 allo svolgimento delle operazioni portuali di movimentazione e deposito di cementi e calci idrauliche, delle operazioni accessorie e movimentazione macchinari.

Dipendenti n. 3

Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.

Via Rione Siringano Napoli

Unità locale: Ponte Colombo Genova – Porto

autorizzata, sino al 31.12.2013, allo svolgimento, in conto proprio, delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94

Opera presso ormeggi localizzati nell'ambito di Stazioni Marittime S.p.A.

Dipendenti n. 57

Thermocar S.r.l.

Via Pillea

Genova

Unità locale: Viale Africa - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con licenza durata 01/01/2013 – 31/12/2016.

autorizzata sino al 31/12/2013 allo svolgimento delle operazioni portuali di movimentazione, carico, scarico containers, tramacco, riempimento, svuotamento di merci.

Dipendenti n. 10

Agenzia Marittima Intermare S.p.a. rappresentante dell'Armatore **Dockwise Yacht Transport**

Corso Paganini

Genova

Autorizzata, in autoproduzione, allo svolgimento delle operazioni di sbarco – imbarco di barche da diporto, yacht e barche a vela dalle navi della società stessa dotate di speciali strumentazioni idonee allo svolgimento delle operazioni in autoaffondamento per il periodo dal 1° luglio 2013 al 31 dicembre 2014.

* * *

L'elenco sopra riportato è inoltre da ritenersi cautelativamente integrato della fattispecie rappresentata da **Stazioni Marittime S.p.A.** in quanto si ravvisino nel servizio dalla stessa reso attività riconducibili e/o assimilabili alle operazioni portuali.

9.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17

Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini s.c.r.l. è autorizzata, ai sensi dell'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).

9.5 Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 e tipo di attività svolta

Elenco delle Ditte autorizzate ad esercitare per l'anno 2013 attività d'impresa di lavoro del Ramo Industriale prevista dal vigente Regolamento del settore della Cantieristica Navale del porto di Genova approvato e reso esecutivo con decreto 11 giugno 2007, n.711.

Categoria A IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE

- 1 Off. Mecc. Navali e Fonderie San Giorgio Del Porto S.p.A.
Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto

- 2 T. Mariotti – S.p.A.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto

Categoria B IMPRESE DI RIPARAZIONE NAVALE

- 1 A. Santamaria – S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16129 Genova - Porto
- 2 ABB S.p.A.
Via Vittorio Pisani, 16 – 20124 - Milano
- 3 Acier Steel S.r.l.
Via Gaetano Colombo, 20/13 – 16100 Genova
- 4 Arredamenti Porto S.r.l.
Punta Molo Vecchio – 16126 Genova - Porto
- 5 Avvenente S.r.l.
Molo Cagni Levante S.N. – 16126 Genova – Porto
- 6 Bianchi & Cecchi Service Inc. (fino al 04/11/13)
Via al Molo Giano – 16128 Genova Porto
- 7 BC Service Europe S.r.l. (dal 05/11/13)
Via al Molo Giano – 16128 Genova Porto
- 8 C.E.I.N. Coop. a r.l.
Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto
- 9 C.P.R. Consorzio Ponteggiatori Riuniti
Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 10 CO.GE.MA. S.r.l.
Via XX Settembre, 2/25 – 16121 Genova
- 11 Co.I.Nav. S.r.l.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 12 Elettrotecnica Pergolo S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 13 Enrico Polipodio – S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 14 Ferfrigor Porto – S.r.l.
Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 15 G.M.G. General Montaggi Genovesi S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 16 Gennaro Di Barbera Rosario & C. S.a.s.
Molo Cagni – 16126 Genova - Porto
- 17 Genoa Sald S.r.l.

- Via F. Vezzani, 266/R – 16159 Genova
- 18 Gerolamo Scorza S.p.A.
Via Isolagiugno, 33 – 16013 Campoligure
- 19 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova – Porto
- 20 Gruppo Messina S.p.A.
Via G. D'Annunzio, 91 – 16121 Genova
- 21 I.N.G. Interni Navali Genovesi S.a.s.
Calata Boccardo – 16128 Genova
- 22 Lagomarsino Anielli S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 23 L'Italiana Officina Meccanica S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova – Porto
- 24 Luigi Amico S.r.l.
Calata Gadda – 16128 Genova - Porto
- 25 M.G.N. Motomeccanica Generale Navale S.r.l.
Calata Boccardo – 16128 Genova Porto
- 26 Marinoni S.p.A.
Via Tagliolini, 26/B – 16152 Genova
- 27 M.Y.S Technologies S.r.l.
Via Molo Giano – 16128 Genova Porto
- 28 Moby S.p.A.
Via Teseo Tesei – 57037 Portoferraio (LI)
- 29 Motonautica Cuneo S.r.l.
Via al Molo Giano – 16126 Genova – Porto
- 30 N.D.N. Impianti S.r.l.
Molo Giano – 16128 Genova – Porto
- 31 Navalimpianti – S.p.A.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova – Porto
- 32 New Meccanica Navale S.r.l. (dal 03/10/13)
Via Ippolito D'Aste 8/9 – 16121 Genova
- 33 Nuova Vernazza S.r.l.
Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 34 Officina Diesel S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova - Porto
- 35 Officine Meccaniche Sarimi S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 36 Ortec Industriale – S.p.A.
Via Dei Pescatori – 16129 Genova - Porto

- 37 Piaggio e Figli – S.r.l.
Calata Gadda – 16128 Genova - Porto
- 38 Precetti – S.p.A. (fino al 17/06/13)
Via B. Parodi, 124 – 16010 Ceranesi (GE)
- 39 Precetti S.r.l. (dal 18/06/13)
Via Cal Longa, 22 - 31028 Vazzola –(TV)
- 40 R & F Costruzioni Navali S.r.l.
Piazza Matteotti, 22/2 – 16043 Chiavari (GE)
- 41 RM S.r.l. Unipersonale
Calata Gadda – 16128 Genova – Porto
- 42 S.A.V. Di Picasso Davide & C. S.n.c.
Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto
- 43 S.I.D.E.M. - S.p.A.
Molo Giano S.N. – 16128 Genova - Porto
- 44 Sanguineti Textil & Wood. S.r.l.
Via Molo Cagni – 16128 Genova
- 45 Savi S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova - Porto
- 46 Sogenai – Societa' Genovese di Manut.Navali e Industriali S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova – Porto
(dal 30/07/13 assume la denominazione di Seanet S.r.l.)
- 47 Spare Nav.i. & Services S.r.l.
Via al Molo Giano – 16126 Genova - Porto
- 48 Tecnavi S.r.l
Via Molo Cagni – 16128 Genova
- 49 T.M.S. Turbo Mechanics Service di Tullio Ciabattini
Via Tolmino, 4 – 16018 Mignanego (GE)
- 50 Tonissi Meccanica Generale S.r.l.
Porta Siberia Calata Gadda snc – 16128 Genova
- 51 Wartsila Italia S.p.A.
Via al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 52 Zincaf - S.r.l.
Molo Guardiano – 16126 Genova - Porto

Categoria BC IMPRESE AUTORIZZATE PER DUE CATEGORIE (B + C)

- 1 Navalsider Porto S.r.l.

Calata Gadda – 16126 Genova - Porto

Categoria BD IMPRESE AUTORIZZATE PER DUE CATEGORIE (B + D)

- 1 Amico & Co. S.r.l.
Via dei Pescatori – 16129 Genova - Porto
- 2 Gardella Gino S.r.l.
Via G. D’annunzio, 91 – 16121 Genova
- 3 Leghe Leggere Campanella S.r.l.
Via Porta D’Archi, 3 – 16121 Genova

Categoria D IMPRESE DI COSTR. E RIP. DI NAVI DA DIPORTO

- 1 O.T.A.M. S.r.l.
Via Cibrario, 2 – 16154 Sestri Ponente (GE)
- 2 Tankoa Yachts S.p.A.
Via Cibrario – 16154 Genova

Categoria E IMPRESE SPECIALISTE

- 1 A.R.E.M. S.r.l. dei Fratelli Luca e Fabio Galletto
Via Al Molo Giano Box 23 – 16128 Genova - Porto
- 2 A.T.I.S.A. Aero-Termica Italiana S.p.A.
Via De Marini 1 – 16149 Genova
- 3 Alfa Laval – S.p.A.
Via De Marini 53 Torre Shipping – 16149 Genova
- 4 Cargotec. S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 5 Detra S.r.l.
Via al Molo Giano – 16126 Genova - Porto
- 6 F. & O. S.r.l.
Via porta Siberia – 16128 Genova – Porto
(dal 18/06/13 assume la denominazione di Ivaldi & Generale S.r.l.)
- 7 F.B.R. Service S.r.l.

- Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto
- 8 La Meccanica Turbo Diesel S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova – Porto
- 9 Max Spar S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 – Genova Porto
- 10 Mess Engineering S.r.l.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 11 Minimax S.r.l.
Via A. Ristori, 31 – 16151 Genova
- 12 Naval Diesel S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 13 Ritec S.n.c. di Lini L. & C.
Via Alla Lanterna SN – 16126 Genova - Porto
- 14 S.A.E.M. S.p.A.
Via Giovanni Lanza, 2/C – 16161 Genova
- 15 Schindler S.p.A.
Via E. Cernuschi, 1 – 20129 – Milano
- 16 SI. & M. S.r.l.
Via Molo Giano – 16126 Genova - Porto
- 17 Systech S.n.c.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 18 Te.Com. Eurolux S.r.l.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 19 Vampa S.r.l.
Piazza Raibetta, 2/12 – 16123 Genova

Elenco delle Ditte iscritte nel Registro ex art. 68 Cod. Nav. ed autorizzate per l'anno 2013 ad operare in porto per lo svolgimento delle attività per ognuna indicata ai sensi del Regolamento del settore commerciale approvato e reso esecutivo con decreto 16 aprile 1999, n. 555.

Bonifiche ambientali

- 1 CGM Imprese S.r.l.
Via Borzoli, 39 c/128 v - 16153 Genova
- 2 Ecological S.r.l.
Via Wagner, 10 - 16159 Genova
- 3 Econeavea S.r.l.
Salita Riomaggiore, 18 a – 16138 Genova

- 4 Ecoeridania S.p.A.
Via Pian Masino, 103 – 105 - 16011 Arenzano - Genova

Compravendita oggetti fuori uso e recupero residui di stiva

- 1 A.r.p.e.m. S.r.l.
Piazzale Giaccone – 16126 Genova – Porto
- 2 Cerosillo Rag. Dario S.r.l.
Via A. Repetto, 33/r – 16143 Genova
- 3 Cerosillo Trasporti S.r.l.
Via Repetto, 3/A – 16143 Genova
- 4 Ferrometal S.p.a.
Via Nicola Lorenzi, 11 N – 16152 Genova
- 5 Giuseppe Cancellieri S.r.l.
Salita alla Chiesa di Fegino, 8/r – 16161 Genova
- 6 Recuperi Marittimi di Silvestri Alessandro
Via M. Fanti, 19 – 16149 Genova

Derattizzazione , disinfestazioni e simili

- 1 La Biotecnica S.n.c.
Via Sturla, 45 d – 16131 Genova
- 2 Nuova Cianidrica S.r.l.
Piazzale Giaccone, 1/1 – 16126 Genova – Porto
- 3 Konrad S.n.c
Via San Quirico, 76 r – 16163 Genova

Esercizio garages per autovetture al seguito dei croceristi

- 1 Autosiloport S.n.c.
Ponte dei Mille – 16126 Genova – Porto
- 2 Garage Ponte dei Mille S.n.c.
Via Rubattino, 9/r – 16126 Genova – Porto

Fornitura acqua potabile e/o lavanda alle navi a mezzo galleggianti (concessioni)

- 1 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova
- 2 Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l.

Via Ponte Reale, 2/4 – 16124 Genova

Lavori subacquei

- 1 Arco 89 S.n.c.
Calata Simone Vignoso – 16126 Genova - Porto
- 2 Barracuda Sub S.r.l.
Via San Bartolomeo del Fossato, 101 r – 16149 Genova
- 3 Drafinsub S.r.l.
Piazza della Vittoria, 12/10 – 16121 Genova
- 4 Se.Po.Mar. S.r.l.
Radice Ponte Andrea Doria – 16126 Genova – Porto
- 5 Tetramarine Group
Corso Ugo Bassi, 56/2 - 16136 Genova

Prelievo acque di sentina a mezzo galleggianti (imco 393) (concessioni)

- 1 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova
- 2 Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l.
Via Ponte Reale, 2/4 – 16124 Genova

Prelievo residui petroliferi ed oleosi da lavaggi-pulizie cisterne (slops) (concessioni)

- 1 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova
- 2 Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l.
Via Ponte Reale, 2/4 – 16124 Genova

Prelievo dalle navi di acque nere/grigie e trasporto delle stesse all'impianto di smaltimento

- 1 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova - Porto
- 2 Oromare S.p.A.
Ponte Andrea Doria Radice – 16126 Genova - Porto

Riparazione contenitori

- 1 Carpencame S.r.l.
Via Giovanni Verga, 12/2 – 57121 Livorno
- 2 De Domenico Nunzio
Via Rossini, 3/19 – 16100 Genova
- 3 Derrick S.r.l.
Via Borzoli, 34 – 16153 Genova
- 4 Erzelli S.r.l.
Via Scarsellini, 171 – 16149 Genova
- 5 Phoenix International S.r.l.
Via XII Ottobre, 28 r - 16121 Genova
- 6 Marimital S.a.s.
Via Leone Vetrano, 2/11 - 16152 Genova
- 7 I.R.S. Intern. Reefer Service S.r.l.
Piazza Colombo, 4/15 – 16121 Genova
- 8 Lavorazioni Metalliche Artigiane S.n.c.
Via Antonio Sant’Elia 192/1 – 16152 Genova
- 9 Nuovo Borgo terminal Containers S.r.l.
Piazza Lerda, mod. !/2 16158 Genova
- 10 Metallica Containers S.r.l.
Via di Valle Chiara, 3 – 16125 Genova
- 11 V.T.R. Voltri Terminal Riparazioni S.r.l.
Via Scarsellini, 171 – 16100 - Genova

Ritiro rifiuti solidi da bordo anche con l’utilizzo di mezzi nautici (concessioni)

- 1 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova – Porto
- 2 Oromare S.p.A.
Ponte Andrea Doria Radice – 16126 Genova - Porto
- 3 Servizi Ecologici Porto di Genova S.p.A.
Via della Mercanzia, 2 – 16124 Genova

Ritiro rifiuti solidi, svolto unicamente da terra

- 1 CGM Imprese S.r.l.
Via Borzoli, 39 c/128 v - 16153 Genova
- 2 Docks Lanterna S.p.a.
Via Corsica, 21/6 a - 16128 Genova
- 3 Ecoeridania S.p.A.

- Via Pian Masino, 103 – 105 - 16011 Arenzano – Genova
- 4 Ecological S.r.l.
Via Wagner, 10 – 16159 Genova
- 5 Econevea S.r.l.
Salita Rio maggiore, 18/A – 16138 Genova
- 6 GE. AM. Gestioni Ambientali S.p.A.
Ponte Caracciolo Radice – 16126 Genova – Porto
- 7 Ricupoil S.r.l.
Via Laiasso, 1/R – 16141 Genova

Sorveglianza e vigilanza privata

- 1 Colombo S.r.L
Via W. Fillak, 154 c/r – 16151 Genova
- 2 Coop. Guardiani Giurati Lubrani S.c.r.l.
Via Silvio Pellico, 1/1 – 16128 Genova
- 3 Coopservice S.c.p.A
Via Rochdale, 5 – 42122 Reggio Emilia
- 4 La Portuale S.r.l.
Via Molo Cagni – 16128 Genova
- 5 Masia & C. S.r.l.
Via Rigola, 44 – 16149 Genova
- 6 Metropol S.r.l.
Via Cisa sud, 112 – 19037 S. Stefano Magra
- 7 Security Group S.r.l.
Piazza Rossetti, 2/8 – 16129 Genova
- 8 Serpico Vigilanza Privata S.r.l.
Corso Perrone, 15 – 16152 Genova

Trasporto e movimentazione provviste per conto di fornitori

- 1 New Service Coop. A.r.l.
Via Ilva, 4 – 16128 - Genova

Trasporto passeggeri a scopo turistico

- 1 Alimar S.r.l.
Calata Zingari – 16126 Genova - Porto
- 2 Coop. Battellieri Porto di Genova S.c.r.l.
Calata Zingari – 16126