

BILANCIO di SOSTENIBILITÀ

EDIZIONE 2014



AUTORITÀ PORTUALE
DI SAVONA

BILANCIO di SOSTENIBILITÀ

EDIZIONE 2014



AUTORITÀ PORTUALE
DI **SAVONA**

Indice

	Lettera del Presidente	6
	Guida alla lettura	8
1. Identità	Il 2014 in un colpo d'occhio	12
	Il porto e le sue attività	14
	<i>Il settore passeggeri</i>	16
	<i>La filiera agroalimentare</i>	17
	<i>Il settore Ro/Ro</i>	18
	<i>La filiera energetica</i>	19
	<i>Il settore container</i>	20
	<i>Le altre merci</i>	21
	La storia	22
	La missione	24
	Temi chiave	25
	L'assetto istituzionale	26
	La struttura organizzativa	27
	La comunità portuale in cifre	28
2. Dimensione Sociale e Ambientale	La comunità locale	32
	Personale APSV	34
	Occupazione	36
	Energia	40
	Rifiuti	42
	Ambiente marino	43
	Aria	44
	Consumi idrici	45
	Consumi di gasolio	46
	Safety	47
3. Dimensione Economica	Il bilancio di sintesi	50
4. Dimensione Strategica	Il porto di domani	57
	Porto di Savona	60
	Fronte mare di Savona	64
	Piattaforma multipurpose	66
	<i>Il terminal container</i>	
	<i>Opere complementari e viabilità</i>	
	Sistema ferroviario	72
	Sistema logistico	74
	La filiera del carbone	76
	Dicono di noi	78

Lettera del Presidente

Cari stakeholder,

è con piacere che per il terzo anno consecutivo presento il Bilancio di Sostenibilità, giunto alla settima edizione, con la volontà di mostrare l'agire dell'Autorità Portuale di Savona ad un pubblico ampio e variegato che va ben oltre i soli addetti ai lavori.

Il prolungarsi della crisi economica che si è fatta sentire con forza in Liguria, ha avuto ovvie ripercussioni anche sul nostro porto, dove la chiusura della centrale elettrica di Vado Ligure ha portato un dimezzamento dei traffici di carbone nel corso del 2014.

A livello politico istituzionale sono insistenti le voci, con il susseguirsi di numerose proposte di legge, di una riforma della portualità dall'esito incerto sul piano pratico.

In tale mutevole contesto il Bilancio di Sostenibilità si prefigge l'obiettivo di mostrare alla cittadinanza le azioni concrete messe in atto da APSV nei vari ambiti: sociale e ambientale, economico e strategico.

Il documento, dopo aver presentato i traffici del 2014, illustra l'Ente attraverso la sua storia, struttura e assetto istituzionale, per poi passare agli aspetti, a me molto cari, relativi alla sostenibilità ambientale.

Proprio in questa sezione "green" viene spiegata l'attenzione all'ambiente che APSV mette nelle sue azioni di verifica e controllo a tutela dell'ambiente marino, del risparmio energetico e della produzione di energia da fonti alternative. Senza dimenticare gli aspetti sociali, con le importanti ricadute occupazionali, che collocano il porto di Savona a realtà leader nel contesto provinciale.

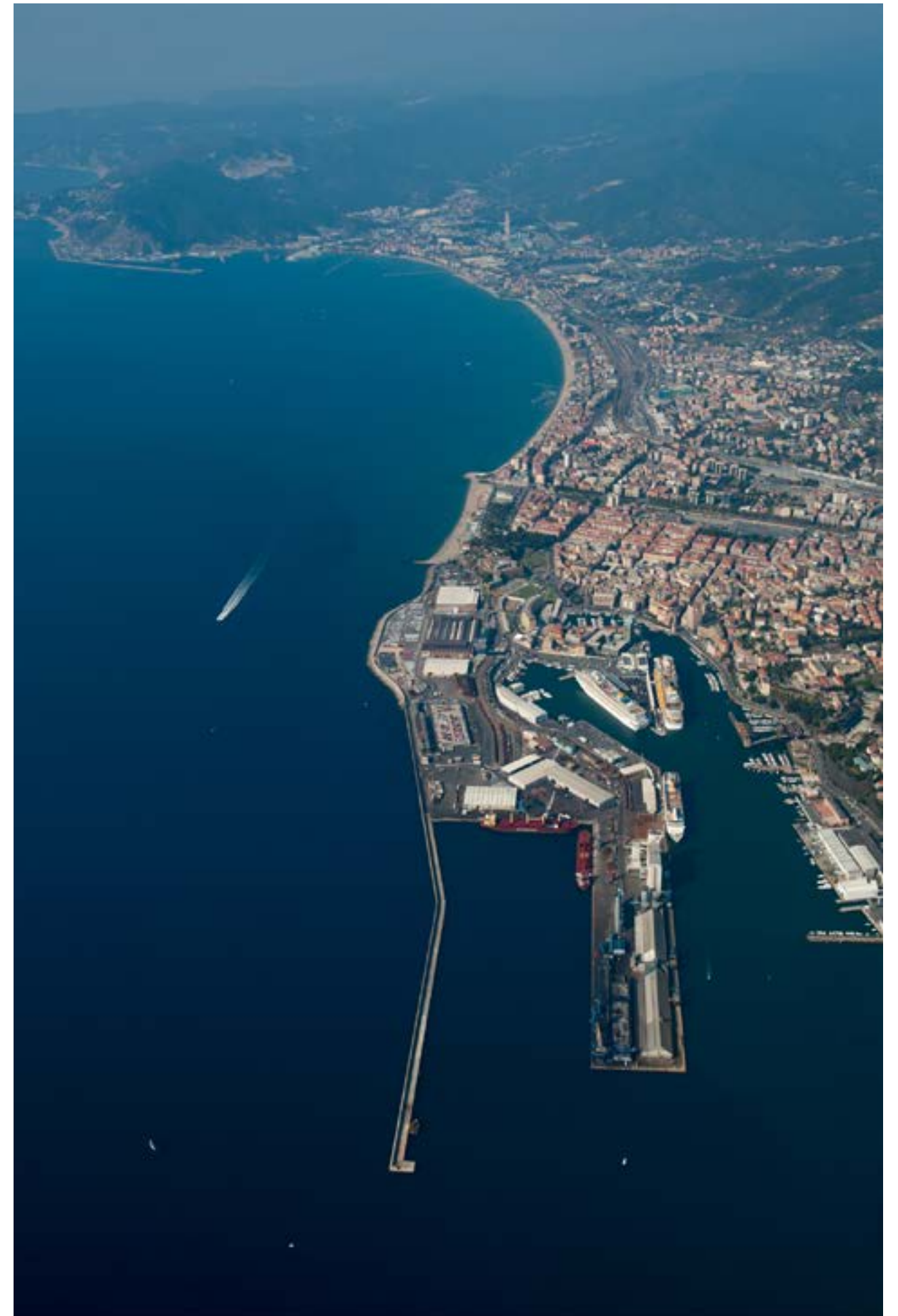
Una sezione è stata dedicata agli aspetti economici, mostrando un ente con i conti in regola che ha chiuso il 2014 con un importante attivo che le permette di guardare al futuro con fiducia.

L'ultima sezione è dedicata alla parte strategica, dove si mostrano i progetti in corso di opera che cambieranno il nostro porto permettendogli di rimanere al passo con i tempi e magari anche di esserne precursore come dimostra il progetto della piattaforma multipurpose di Vado Ligure, progetto prioritario per la portualità Italiana.

Non mi resta che rinnovare il mio ringraziamento a tutti i lavoratori, collaboratori e alla comunità portuale che con il loro lavoro hanno contribuito e stanno contribuendo a rendere possibile i risultati raggiunti.

Vi auguro, infine, una buona lettura.

Gian Luigi Miazza



Guida alla Lettura



La settima edizione del Bilancio di Sostenibilità 2014 curato dall'Autorità Portuale di Savona si prefigge l'obiettivo di illustrare alla cittadinanza cosa avviene all'interno dei recinti portuali, mostrando non solo gli aspetti economici ma anche quelli sociali e ambientali riguardanti l'azione di APSV.

Questo documento, elaborato in linea con gli standard di rendicontazione di sostenibilità nazionali e internazionali, conferma la veste grafica piacevole e leggibile delle ultime edizioni allo scopo di aprirsi alla città e agli stakeholder facilitando il dialogo su quanto realizzato da APSV sia in termini di progetti di sviluppo che in termini di ricadute, occupazionali e non, sul territorio.

Il documento, articolato nelle quattro sezioni Identità, Dimensione Sociale e Ambientale, Economica e Strategica, introduce importanti novità sul piano dei contenuti e della loro fruibilità cercando di usare un linguaggio adatto anche ai non addetti ai lavori con la speranza di rendere la lettura più immediata.

TEMI CHIAVE DELLA MISSIONE DI APSV



CONTENUTI

L'**Identità** si apre con un "colpo d'occhio" sull'andamento dei traffici portuali nel 2014 analizzando nel dettaglio le diverse filiere portuali, quali: il settore passeggeri, container, Ro/ Ro, la filiera agroalimentare, quella energetica e le merci varie. Si passa poi a presentare il lungo e articolato percorso storico del porto, la sua missione, l'assetto organizzativo e istituzionale di APSV.

La **Dimensione Sociale e Ambientale** si apre illustrando i vari progetti di promozione intrapresi da APSV che hanno portato in visita ai bacini portuali 900 persone. Inoltre la sezione offre un resoconto sull'occupazione, diretta indiretta e indotta, generata dal porto di Savona Vado, e presenta l'organizzazione del personale di APSV.

Nella sezione dedicata all'Ambiente emerge l'attenzione verso le tematiche ecologiche di APSV, che propugna un forte impulso della raccolta differenziata, del risparmio energetico ed idrico nonché la produzione di energia verde con postazioni di energia eolica e solare all'interno dei recinti portuali. La sezione si conclude illustrando le attività messe in atto riguardo all'antiquinamento di aria e acqua ed alla sicurezza sul lavoro.

La **Dimensione Economica** offre il quadro di entrate e spese dell'Ente e il confronto con gli ultimi anni. Emerge lo sforzo di contingentamento delle spese che ha permesso di chiudere l'esercizio 2014 con avanzo di 6,9 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione di 42,4 milioni di euro.

La **Dimensione Strategica** è dedicata alla presentazione dei lavori avviati nel 2014 e quelli previsti nel prossimo futuro per lo sviluppo dei bacini di Savona e Vado Ligure. L'esposizione, anche grazie ad immagini e layout, cerca di essere chiara ed accessibile anche ai non addetti ai lavori correlando ogni singolo progetto ai temi chiave coinvolti. I progetti vengono presentati nei seguenti capitoli: porto di Savona, il suo fronte mare, la piattaforma multipurpose, il sistema ferroviario, quello logistico e la filiera del carbone.



IDENTITÀ

IL 2014 IN UN COLPO D'OCCHIO

I NUMERI DEI BACINI

SUPERFICIE TOTALE 810.000 m²
LUNGHEZZA BANCHINE 4.800 m
PROFONDITÀ MASSIMA 19.5 m

VOLUME DI ATTIVITÀ

NAVI ARRIVATE IN UN ANNO 2.383
TRAFFICO MERCI 12 MILIONI T
TRAFFICO CONTAINER 81.755 TEU
TRAFFICO PASSEGGERI 1.389.915 PAX
TRAFFICO CROCIERE 1.018.794 PAX

L'OCCUPAZIONE

OCCUPAZIONE COMPLESSIVA 7.755 ADDETTI
OCCUPAZIONE DIRETTA 2.387
OCCUPAZIONE DIRETTA 2013/2014 +0,1%
IMPRESE AUTORIZZATE AD OPERARE 1.016

LA DIMENSIONE ECONOMICA

ENTRATE COMPLESSIVE 24,8 MILIONI DI €
SPESE COMPLESSIVE 17,8 MILIONI DI €
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE 2014 42,4 MILIONI DI €
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE 2013/2014 +7,1
MILIONI DI €
SPESE 2014 - 3,3 MILIONI DI €

L'AMBIENTE

TOTALE RIFIUTI PRODOTTI DAL PORTO 8.016 T
RIFIUTI DIFFERENZIATI 96%
CONSUMI ENERGETICI PER ILLUMINAZIONE
16.183.866 KWH

LA SICUREZZA

INFORTUNI AREE PORTUALI 37

IL PERSONALE DI APSV

TOTALE DIPENDENTI APSV 60
TASSO DI ASSENTEISMO 13,24%
PERSONALE FORMATO 43,9%
ORE DI FORMAZIONE 382,5

IL PORTO E LE SUE ATTIVITÀ

L'economia del mare riveste per l'Italia un ruolo fondamentale nella produzione di ricchezza. Basti pensare che nel 2014 il 30% del valore del commercio estero italiano è passato via mare, per un valore pari a 223 miliardi di euro e che nella nostra regione il peso dell'export via mare si attesta al 56%, prima regione in Italia dopo le isole.

Calcolando le ricadute occupazionali emerge che circa 225 mila lavoratori sono impiegati nei settori della nautica e delle movimentazione di merci e passeggeri per un valore di circa 13 miliardi di euro.

Nel 2014 il solo business delle crociere ha impiegato in Italia 102.284 addetti con una spesa totale diretta delle compagnie di 4,6 miliardi di euro (dati Clia) posizionando l'Italia al primo posto in Europa. Secondo gli ultimi

dati diffusi ogni crocierista spende in media 62 euro per porto che diventano 80 per i porti di imbarco (come quello di Savona).

Anche la cantieristica ricopre un ruolo importante, infatti la nostra regione risulta prima in Italia come numero di aziende (460) davanti a Toscana e Campania. Come vedremo più avanti (dimensione sociale ed ambientale cap. occupazione) anche nel savonese la blue economy rappresenta una importante fonte economica. Infatti con i suoi 7.755 addetti, tra lavoratori diretti ed indiretti, il porto rappresenta la più importante realtà economica provinciale.

L'Autorità Portuale di Savona amministra i bacini di Savona e Vado Ligure che distano uno dall'altro 7 km circa, offrendo una superficie operativa complessiva di quasi 1

milione di metri quadri e 5 km di banchine, cui si aggiungono gli impianti dedicati ai prodotti petroliferi presenti nella rada antistante.

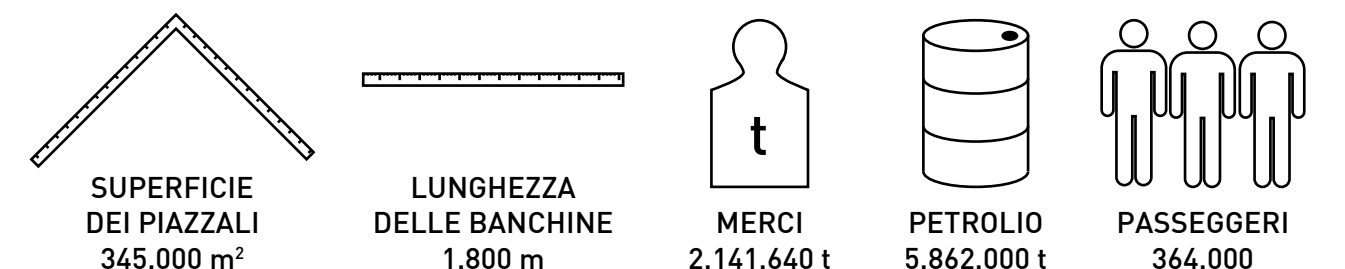
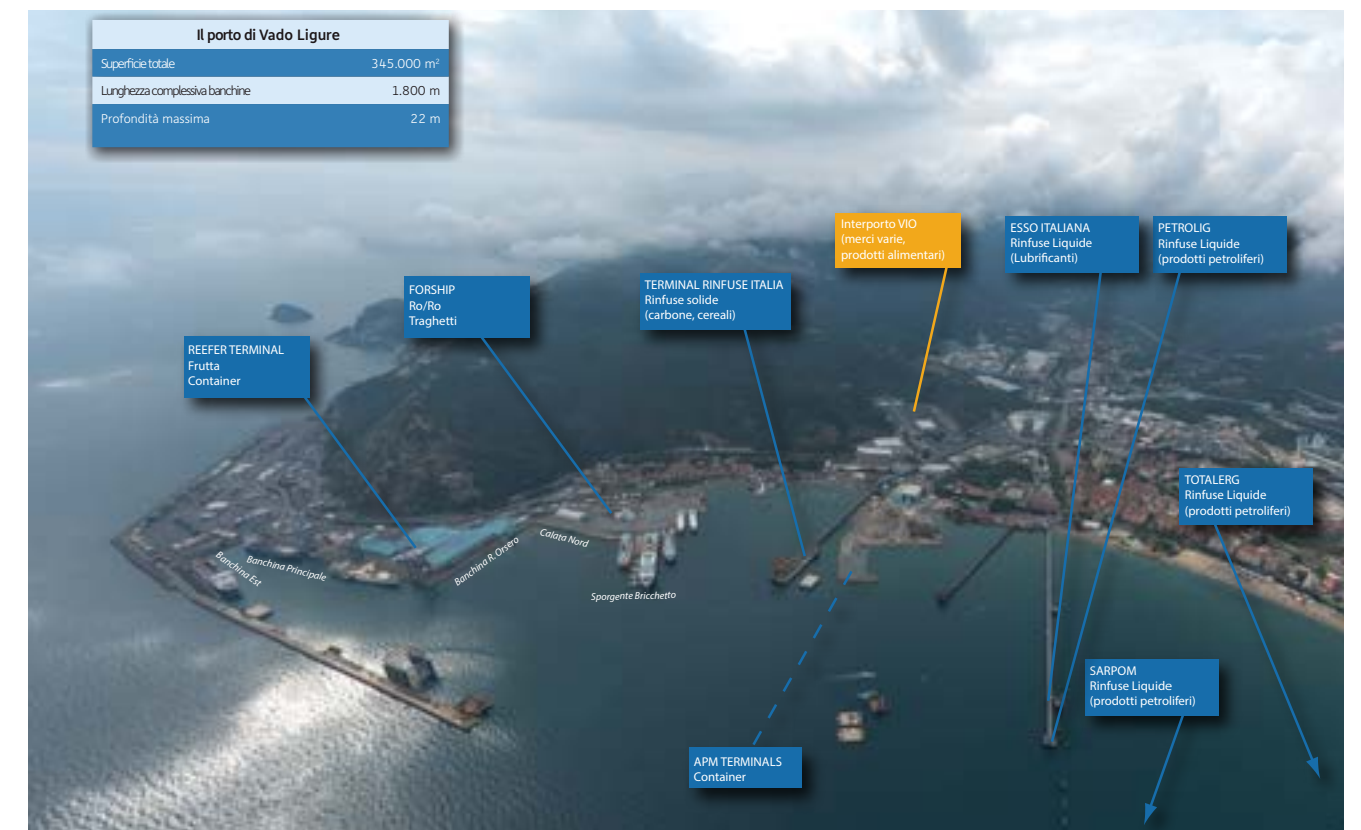
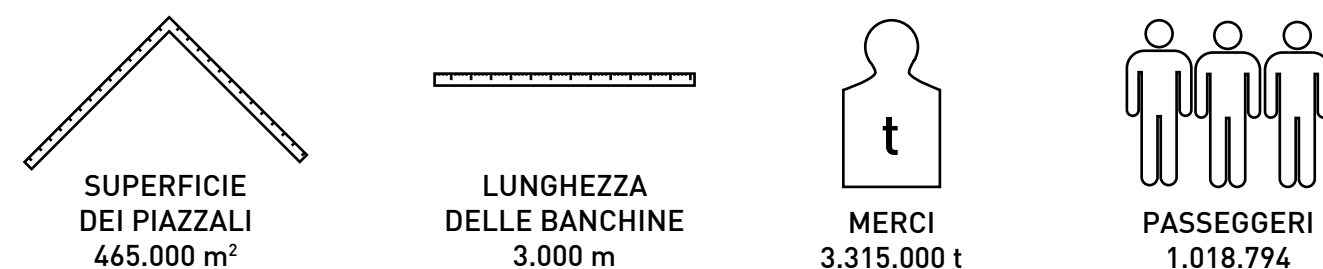
Il porto, dall'inizio del nuovo millennio, ha ampliato il proprio campo di attività, affermandosi come scalo di importanza nazionale nel settore delle crociere, quarto porto in Italia con 9 milioni di transiti nel periodo 1996-2014 e ai vertici nel Mediterraneo per l'ortofrutta.

Dal punto di vista economico il nostro Paese ha vissuto in questi ultimi anni una drastica diminuzione della produzione industriale (-20%), che ha pesato in modo rilevante sulle attività portuali, comportando, sin dal 2009, una riduzione delle movimentazioni per molti scali del Mediterraneo.

Nel 2014 calo dei traffici del 10% dovuto al fermo della centrale elettrica di Vado Ligure e ai petroliferi

In questo contesto economico difficile i bacini di Savona Vado hanno fatto registrare nel 2014 un diminuzione dei traffici dell'10% dovuta in gran parte alla diminuzione (-50%) degli arrivi di carbone come conseguenza del blocco della centrale elettrica Tirreno Power.

Di seguito analizzeremo nel dettaglio i vari settori merceologici che interessano il nostro porto.



IL SETTORE PASSEGGERI

Dal 1996 al 2014 oltre 14 milioni di passeggeri sono transitati nel porto di Savona Vado

Nel 2014 ben 152 navi da crociera hanno solcato il mar Mediterraneo ed il 33% degli imbarchi Europei sono avvenuti in Italia, tutto ciò a conferma dell'interesse del settore verso il "Mare nostrum". In questo contesto il nostro porto s'è cavata egregiamente affermandosi come ottavo porto del Mediterraneo e nono d'Europa.

Il settore passeggeri comprende il traffico generato dalle crociere e dai traghetti che nel porto di Savona e Vado hanno totalizzato 1,4 milioni di passeggeri.

Nel 2014 Savona diventa il quarto porto crocieristico in Italia e si conferma un "ponte" per la Corsica

Le crociere a Savona hanno conosciuto uno sviluppo eccezionale, con una crescita del 100% nell'ultimo decennio, facendo arrivare un milione di crocieristi nel 2014, quarto porto in Italia.

Il terminal crociere di Savona, grazie alla banchina realizzata nel 2008 (il "Terzo Accosto"), può accogliere anche 4 navi contemporaneamente e fino a un totale di 20.000 passeggeri in imbarco e sbarco. Inoltre Costa Crociere ha provveduto alla realizzazione di un secondo Terminal Crociere, Terminal Est, inaugurato a novembre 2014 in occasione della partenza della Costa Diadema. Questa struttura, finanziata interamente

da Costa Crociere per un importo di 10 milioni di euro, si sviluppa su tre livelli con ampia area bagagli e una moderna sala di attesa collegata al Palacrociera attraverso un "bridge" sopraelevato.

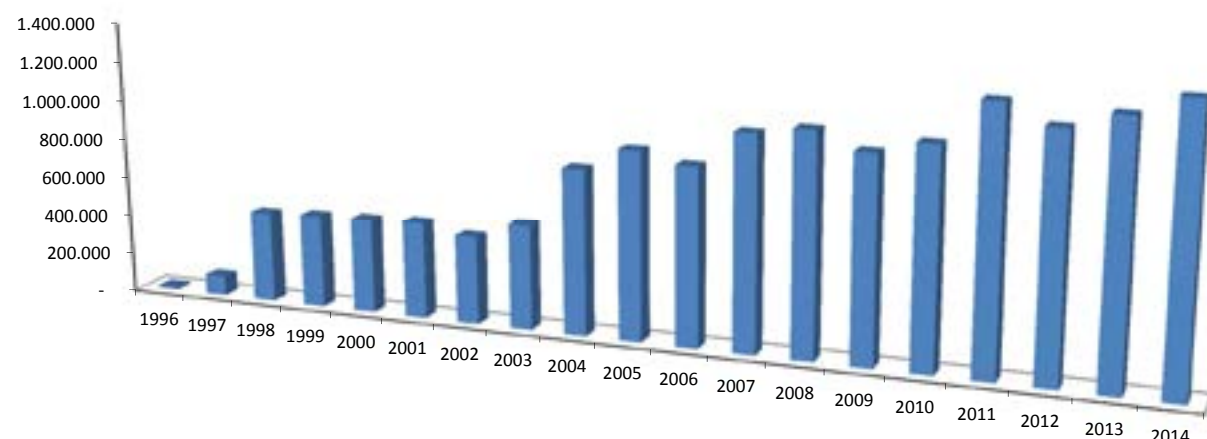
Con tale opera Costa Crociere conferma il suo proposito di sviluppare a Savona il business delle crociere, prevedendo di confermare il milione di passeggeri anche per il 2015.

Il terminal ha una funzione prevalente di homeport con una quota di passeggeri in transito significativamente in crescita che copre il 34% dei traffici.

Secondo uno studio del 2012 di Confcommercio-Sitl

Savona nel 2014 ha ospitato oltre 1 milione di crocieristi (+8,4%)
Previsioni positive anche per il 2015 dove si punta a confermare il milione di crocieristi

Passeggeri (n)



(Monitoraggio dei flussi crocieristici tramite rilevazione Gps: città di Savona) la spesa media sostenuta durante lo sbarco (per persona) è pari a 36,70 € (20,6% per "mangiare e bere", 6,4% per "biglietti", 69,7% per "compere" e 3,3% per "altro") con oltre il 90% degli intervistati che giudica buona o ottima la permanenza a Savona.

Molto importante anche il ruolo del bacino di Vado Ligure che ha movimentato 364.000 passeggeri nel 2014 (+5,8%). Proprio da qui partono, dal terminal Forship, i traghetti della Corsica Ferries che offre durante tutto l'anno collegamenti con la Corsica con punte massime di tre, quattro corse giornaliere nella stagione estiva.

LA FILIERA AGROALIMENTARE

Il principale porto del Mediterraneo per la frutta e uno dei più importanti scali d'Italia per le rinfuse agricole

Il porto di Savona Vado è specializzato nei traffici di prodotti alimentari: frutta, prodotti congelati, caffè, farine alimentari, cereali, oli e vino.

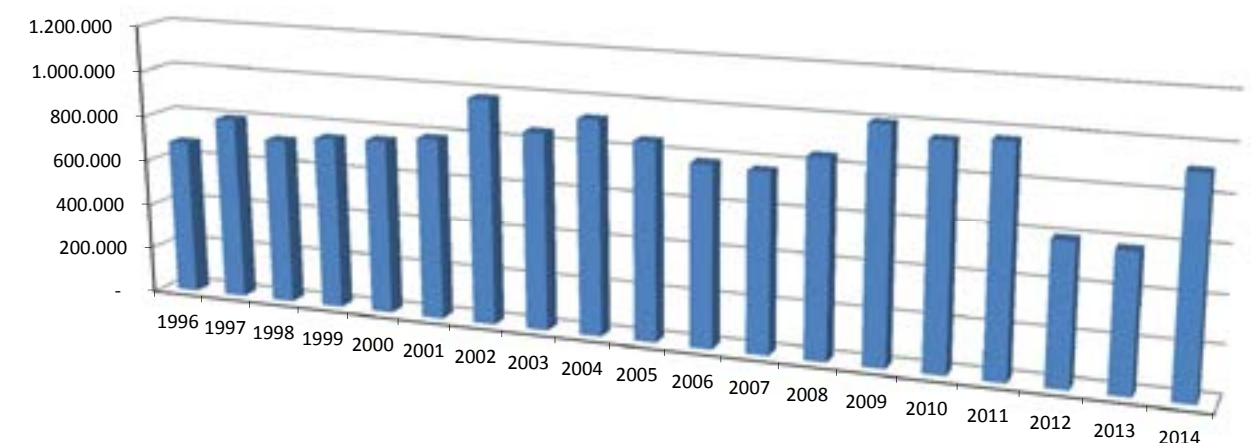
Il bacino di Savona accoglie traffici di cereali, riso e sfarinati destinati all'industria alimentare del Nord Ovest e di prodotti alimentari liquidi come olio e vino.

Il bacino di Vado Ligure è il primo porto nel Mediterraneo per l'ortofrutta in particolar modo per l'importazione di frutta esotica e frutta contro stagione proveniente dall'emisfero sud (soprattutto America centrale) che viene distribuita in tutto il Nord Italia e il Sud Europa (dalla Francia alla Slovenia);

La filiera agroalimentare ha poi importanti appendici nelle aree retroportuali vadesi, dove si trova l'interporto VIO, specializzato nei servizi alle merci deperibili (congelate, refrigerate e fresche) e secche (caffè). La struttura che si estende su un'area di oltre 200.000 mq, con 60.000 mq di magazzini, di cui 15.000 frigoriferi, offre un'ampia serie di servizi quali stoccaggio, movimentazione merce, sdoganamento, consulenza doganale fiscale e sanitaria e attività di picking.

Con oltre 200.000 mq VIO è l'unico centro logistico ligure definito "core" dalla UE

Prodotti alimentari (t)



IL SETTORE Ro/Ro

Porto storico per l'industria dell'auto e importante nodo della rete delle Autostrade del Mare

Grazie alla vicinanza con Torino, capitale dell'industria automobilistica italiana, il porto ricopre da sempre un ruolo fondamentale per l'esportazione degli autoveicoli. Tuttavia, la delocalizzazione della produzione nazionale oltre frontiera e l'apertura del mercato europeo ad auto di produzione asiatica hanno favorito anche a Savona lo sviluppo di traffici di veicoli in importazione, contribuendo al riequilibrio tra import e export.

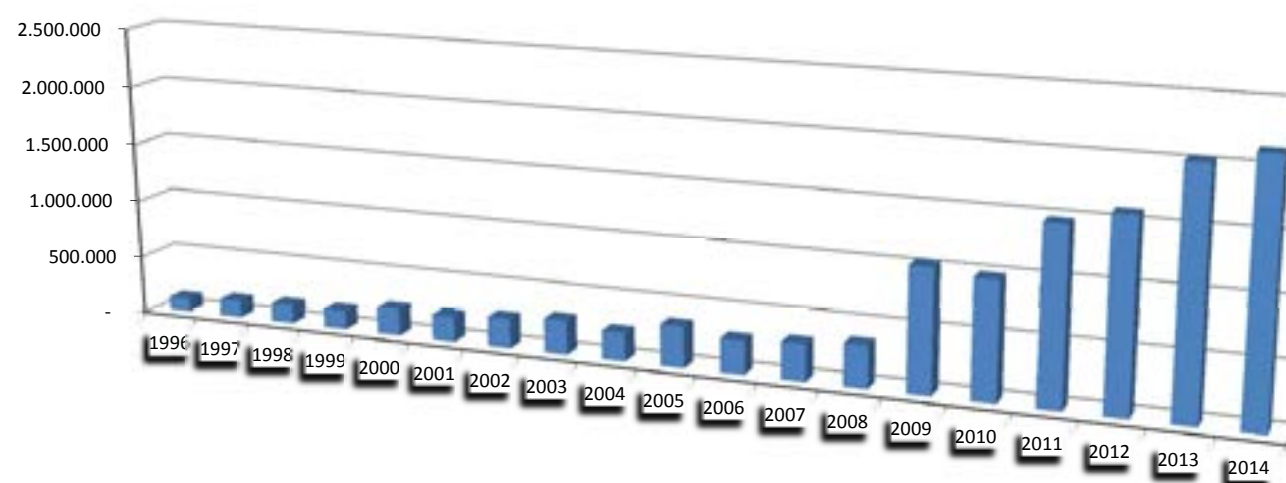
Nel 2014 i rotabili hanno fatto registrare un incremento del 5% concentrati soprattutto nel bacino di Savona (+24%). Proprio da qui vengono imbarcati anche mezzi speciali (macchine operatrici, pale meccaniche, mezzi per l'agricoltura ecc.) e persino convogli ferroviari, che accedono direttamente alla stiva della nave grazie ad un esclusivo sistema di carico ideato da APSV.

Savona Vado è anche uno dei nodi della rete delle "Autostrade del Mare", sistema che, per limitare la congestione su strade e autostrade e contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, prevede il trasporto via mare di camion o semirimorchi carichi di merce.

Le linee oggi presenti collegano Savona all'Algeria, alla Libia e, con sei toccate la settimana, alla Spagna (Barcellona e Valencia); invece Vado Ligure offre durante tutto l'anno collegamenti con la Corsica con punte anche di 3 partenze diarie durante l'estate.

**Il traffico Ro/Ro ha registrato nel bacino di Savona un +24%
Traffici Ro/Ro in crescita per il secondo anno consecutivo**

Ro/Ro (t)



LA FILIERA ENERGETICA

Calo dei traffici di carbone dovuto alla chiusura della centrale elettrica di Vado Ligure

Petrolio greggio, prodotti raffinati e carbone, con l'aggiunta recente dei carburanti ecologici (biodiesel), continuano a costituire la componente più ampia delle movimentazioni del porto di Savona Vado con 7 milioni di tonnellate nel 2014.

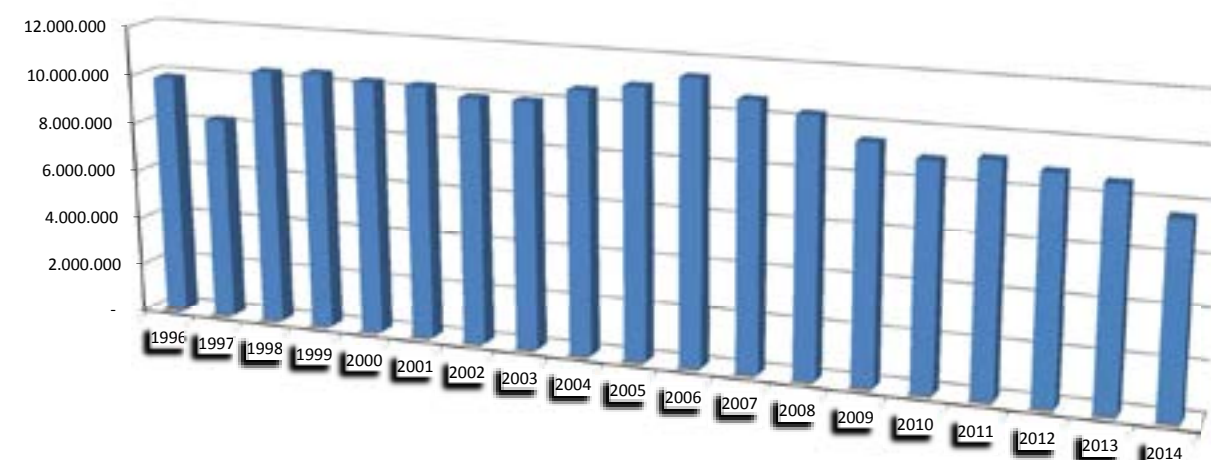
Il carbone è uno dei traffici storici del porto, che da Vado Ligure riforniva la centrale elettrica, mentre da Savona la cokeria di Bragno e le industrie dell'hinterland. Nel 2014 è stata registrata una caduta del 50% dei traffici carboniferi dovuta alla chiusura da parte della magistratura della centrale elettrica di Vado Ligure.

Il Terminal Alti Fondali a Savona, che ha sostituito il vecchio pontile Miramare, trasporta, attraverso un tunnel sottomarino, il carbone sino ai parchi di deposito di Bragno.

I prodotti petroliferi, i cui traffici nel 2014 si sono contratti del 10%, da soli costituiscono la metà degli sbarchi totali del porto: le petroliere più grandi ormeggiano al campo boe in rada (profondità superiore a 20 metri) e scaricano greggio per la raffineria di Trecate. Le navi per carburanti e lubrificanti essendo più piccole attraccano ai pontili collegati via condotta agli stabilimenti costieri, dove i prodotti vengono preparati alla distribuzione, mentre le navi di biodiesel attraccano in banchina e scaricano attraverso apposite tubature le rinfuse liquide.

Una volta completata la piattaforma multipurpose i pontili e gli eventuali traffici di carbone destinati alla centrale elettrica, qualora questa dovesse riprendere la sua attività, saranno trasferiti sulla nuova struttura con la conseguente eliminazione degli attuali pontili petroliferi e bonifica del parco di stoccaggio del carbone di San Genesio.

Prodotti energetici (t)



IL SETTORE CONTAINER

A Vado Ligure procedono i lavori di uno dei progetti prioritari per la portualità nazionale: una nuova piattaforma multipurpose che sarà gestita da APM Terminals con una capacità a regime di 860.000 TEU

Il container ha rivoluzionato l'industria del trasporto negli ultimi 50 anni, ponendo le basi per la globalizzazione dell'economia mondiale che, con i suoi processi di delocalizzazione produttiva, è alla base della crescita straordinaria del mercato del trasporto di merci containerizzate.

La rotta a maggiore traffico è quella fra il Far East e l'Europa (circa un terzo del traffico mondiale), percorsa da navi sempre più grandi, che toccano i pochi grandi porti attrezzati per accoglierle.

Inizio attività della nuova piattaforma: primavera 2018

Il porto di Vado Ligure possiede le caratteristiche adatte per ospitare queste navi: fondali elevati, buona accessibilità nautica, rapido raccordo con le autostrade, buoni collegamenti ferroviari con i mercati del Nord Italia e del Sud Europa.

Per questo APSV ha incluso nei suoi piani di sviluppo la realizzazione di un nuovo terminal container dedicato alle navi di ultima generazione, sfruttando le potenzialità naturali del porto. Il progetto ha riscosso l'interesse del maggiore operatore mondiale del settore, il gruppo danese AP Moeller Maersk, che si è aggiudicato la gara di project financing per realizzare, co-finanziare e gestire il terminal, per una movimentazione annua a regime di 860.000 TEU.

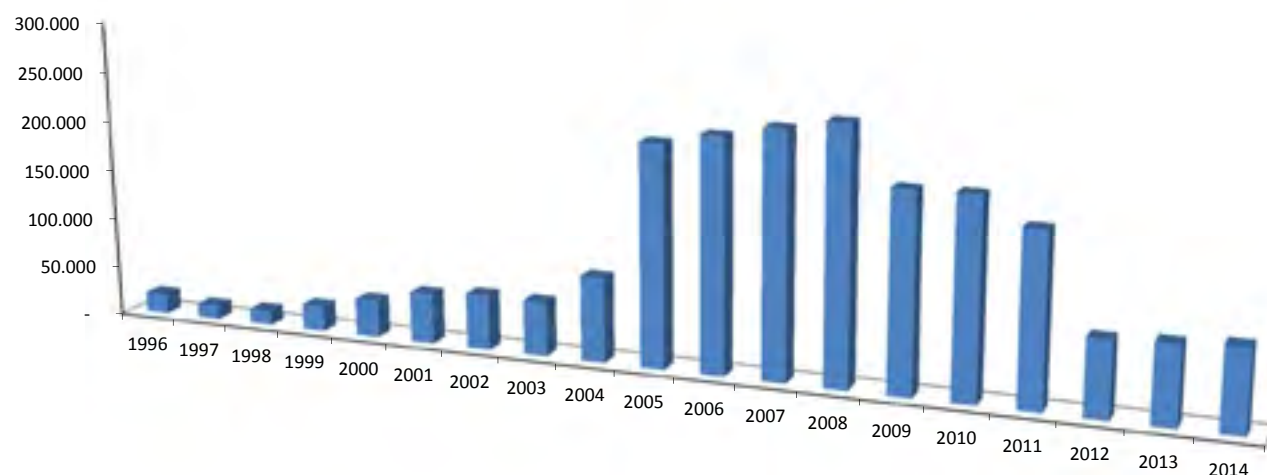
Il nuovo terminal attirerà nuovi traffici sulla direttrice Asia-Europa affiancandosi a quelle Mediterranee e con le Americhe gestite attualmente dal Reefer Terminal di Vado Ligure.

Nel corso del 2015 l'acquisizione di Reefer Terminal da parte di APM Terminals ha reso ancora più agevole il coordinamento dei due terminal gettando le basi per la creazione di positive sinergie nel settore reefer e container.

Opera a Vado Ligure anche il Gruppo Grendi, la più antica casa di spedizioni italiana, che garantisce il collegamento con Cagliari quattro volte alla settimana per il trasporto di container e semirimorchi.

Nel 2014 i traffici container del porto di Savona Vado hanno fatto registrare un aumento del 5%.

Container (TEU)



LE ALTRE MERCI

Un ruolo centrale per rifornire di materie prime e semilavorati il sistema industriale del Nord Ovest.

Il porto di Savona Vado si caratterizza per la sua ampia varietà di merci trattate, sbarcando materiali e prodotti che riguardano gran parte del comparto economico dell'Italia Settentrionale.

Tra le voci più significative: fertilizzanti per l'agricoltura, wood pellet per il riscaldamento domestico, farine non alimentari, cemento per l'edilizia, minerali di ferro per la siderurgia, acciai per l'industria pesante e automobilistica.

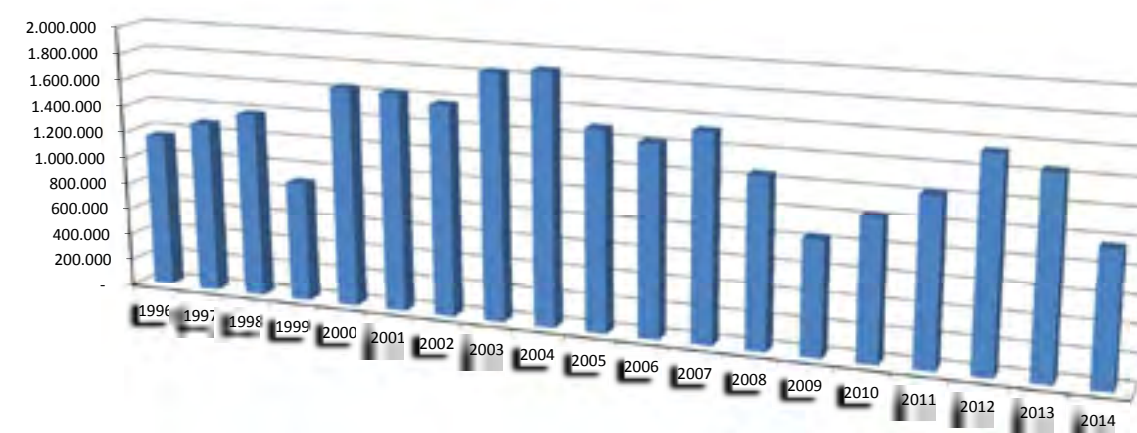
Gli acciai hanno fatto registrare un incremento del +47%

Traffico tradizionale è quello dei prodotti forestali, legname e cellulosa, in arrivo dal Nord e Sud America e dalla Scandinavia, destinati all'industria cartaria (produzione di carta per tipografie, "tissue", stampa ecc.), storica presenza dell'Italia Settentrionale.

Uno dei moli più antichi del porto di Savona deve il suo nome, apparentemente dialettale, proprio al traffico di prodotti forestali: infatti, ai tempi della dominazione francese, la zona dove veniva scaricato il legname era chiamata "Quai de Bois" (banchina del legname), poi divenuto nel linguaggio popolare il "Cu de Beu", nome con cui ancora oggi viene indicato un molo della Vecchia Darsena.

Nel 2014 gli acciai hanno fatto registrare incrementi molto significativi (+47 %) controbilanciati da un calo dei prodotti forestali (-25%).

Altre merci (t)



LA STORIA

205 a.C.

Approdo durante la seconda guerra punica (Tito Livio)



900-1000

Costruzione dei primi moli e nascita del vero e proprio porto di Savona
Successivo freno allo sviluppo a causa dell'aspra rivalità con Genova, fino al 1700

1850

Avvio di una fase di forte espansione delle opere marittime

1918

Nascita dell'Ente Portuale Torino Savona



1947

Istituzione dell'Ente Portuale Savona Piemonte

1962

Approvazione del primo Piano Regolatore Portuale dello scalo di Savona

1968

Istituzione dell'Ente Autonomo del Porto di Savona, con ambito esteso da Albissola Marina a Bergeggi



1978

Redazione del Piano Regolatore del Porto di Vado Ligure e avvio dei nuovi lavori di ampliamento

1995

Nascita dell'Autorità Portuale di Savona



1996-1998

Avvio dell'attività crocieristica nel Porto di Savona e realizzazione del terminal traghetti di Vado

1998-2005

Riorganizzazione e ampliamento del porto di Savona (Darsena Alti Fondali, aree ex Italsider, Palacrociere)
Ampliamento e potenziamento del porto di Vado Ligure (magazzini refrigerati, terminal Ro/Ro, raccordo ferroviario)

2002

Prima conquista della Bandiera Blu nella categoria Approdi per la Vecchia Darsena di Savona, poi confermata in tutte le edizioni successive



2005

Approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale
Certificazione del sistema di gestione ambientale ai sensi della norma UNI EN ISO 14001 oltre a quella per la qualità ai sensi della norma UNI EN ISO 9001 ottenuta nel 2003

2011

Inizio lavori piattaforma multipurpose del porto di Vado Ligure



2012

Inizio lavori ponte pedonale a raso Vecchia Darsena del porto di Savona



2014

Inaugurazione Terminal Est del Palacrociere
Costruzione nuova Sede APSV

Finalità

La finalità di APSV è di contribuire allo sviluppo socio-economico dell'ambito portuale e dei territori interessati dalle attività del Porto, assicurando una crescita durevole dei traffici portuali.

APSV intende inoltre favorire la costituzione di un sistema integrato dei porti liguri, capace di ampliare e adeguare l'offerta dei servizi alle dimensioni del mercato, caratterizzando e valorizzando nel contempo le specificità dei singoli scali.

In questa direzione, APSV opera per fidelizzare gli operatori, consolidando le attività portuali esistenti e sviluppandone di nuove, anche in risposta alle dinamiche dei mercati.

Valori

APSV intende il porto come bene comune, al di sopra degli interessi di parte e ispira la sua attività ai valori di:

- coesione, corresponsabilità e forte condivisione delle scelte strategiche con tutti i soggetti della comunità portuale
- affidabilità e coerenza nelle strategie di azione e di crescita
- salvaguardia dell'ambiente e dei tessuti urbani, nella consapevolezza dell'obiettivo impatto dello sviluppo portuale; tutela della dignità del lavoro e costante attenzione alla sicurezza e alla prevenzione degli infortuni

APSV interpreta la sua missione realizzando progetti di sviluppo del porto e del territorio che intervengono sui seguenti temi chiave.



viabilità

Opere viarie di accesso al porto e di connessione tra porto e città



ambiente

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento, gestione dei rifiuti, tutela delle acque e del suolo, rumore e vibrazioni, efficienza energetica



infrastrutture portuali per le merci

Aree e strutture del porto dedicate alla movimentazione e al deposito delle merci



vivibilità del territorio

Migliore integrazione del porto sul territorio e maggiore fruibilità del fronte mare



infrastrutture portuali per i passeggeri

Aree e strutture del porto dedicate allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri



safety

Tutela della salute dei lavoratori del porto



sistema ferroviario

Impianti e mezzi ferroviari per il trasporto da e per le aree portuali



security

Tutela delle opere portuali, dei lavoratori e dei passeggeri da possibili azioni criminose



sistema logistico

Aree esterne al porto dedicate a servizi logistici per le merci in transito



servizi generali

Fornitura di servizi generali per il funzionamento del porto

L'ASSETTO ISTITUZIONALE

PRESIDENTE

Gian Luigi Miazza

Il presidente è scelto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione. Il suo mandato dura quattro anni ed è riconfermabile una sola volta.

- rappresenta l'Autorità Portuale;
- autorizza, coordina e controlla le attività del porto;
- definisce le politiche di gestione e le linee di sviluppo;
- amministra le aree e i beni demaniali, assicurando la piena funzionalità del porto.

COMITATO PORTUALE

Presidente: Presidente di APSV

Vicepresidente: Comandante della Capitaneria di Porto

Il Comitato è composto da 24 membri, in rappresentanza di istituzioni, enti territoriali, categorie economiche e lavoratori del porto*.

- è l'organo deliberante dell'Autorità Portuale;
- approva i documenti strategici e i Bilanci;
- delibera sugli atti proposti dal Presidente.

SEGREARIO GENERALE

Roberto Visintin

Il segretario generale è nominato dal Comitato Portuale su proposta del Presidente. Il suo mandato dura quattro anni ed è riconfermabile una sola volta.

- è responsabile della struttura e del funzionamento dell'Autorità Portuale;
- cura l'istruttoria e l'attuazione degli atti definiti e deliberati dal Presidente e dal Comitato Portuale;
- cura l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale.

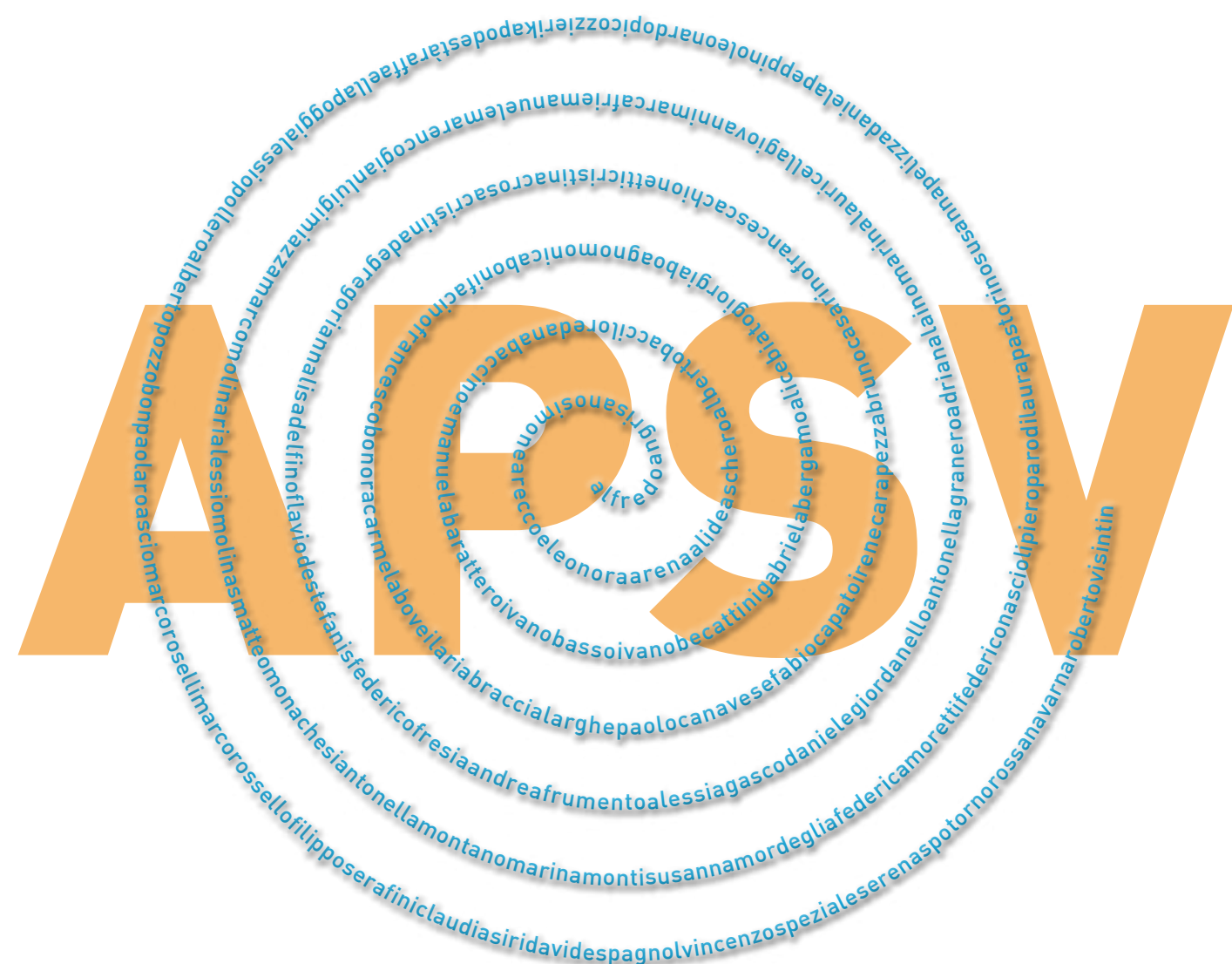
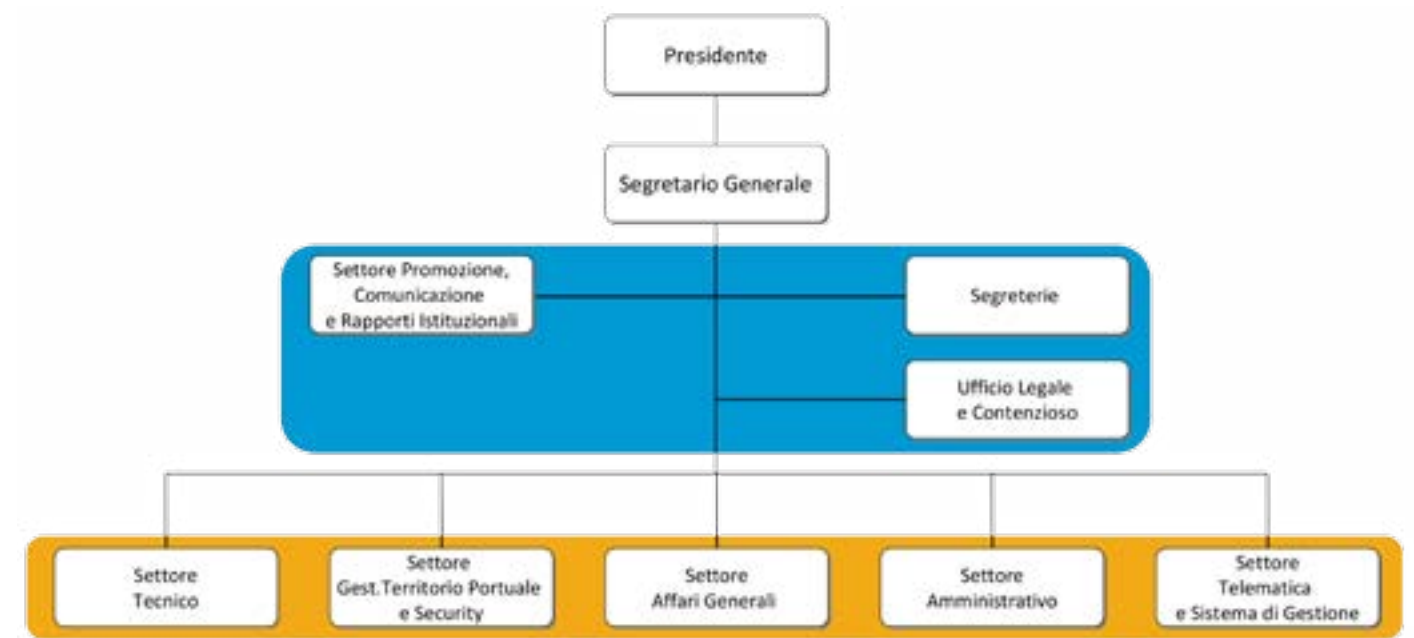
COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Il Collegio è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

- controlla la regolarità della gestione dell'Autorità Portuale;
- riferisce periodicamente al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

*Il Comitato Portuale è composto da: Direttore dell'Agenzia delle Dogane (per il Min. dell'Economia e delle Finanze), Direttore del SIIT - Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti (per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.), Presidente della Regione Liguria, Presidente della Provincia di Savona, Sindaco del Comune di Savona, Sindaco del Comune di Vado Ligure, Sindaco del Comune di Albissola Marina, Sindaco del Comune di Bergeggi, Presidente della Camera di Commercio, Rappresentante degli Armatori, Rappresentante degli Spedizionieri, Rappresentante dell'Unione Industriali, Rappresentante degli Imprenditori Portuali, Rappresentante degli Agenti Marittimi, Rappresentante degli Autotrasportatori, Rappresentante di FS, Rappresentanti dei Lavoratori delle Imprese Portuali (5), Rappresentanti dei Lavoratori di APSV.

LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA



LA COMUNITÀ PORTUALE IN CIFRE

Nel 2014 il numero delle imprese che ha operato direttamente in porto è stato pari a **132** soggetti, due in meno rispetto all'anno precedente.

- 12 terminal portuali per lo sbarco e l'imbarco di merci e passeggeri sulle aree e banchine in concessione;
- 4 depositi costieri per lo sbarco e imbarco di prodotti petroliferi;
- 3 imprese che effettuano operazioni portuali sulle merci (carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione);
- 5 imprese che erogano servizi specialistici, complementari e accessori alle operazioni portuali;
- 1 impresa che fornisce lavoro portuale temporaneo;
- 19 imprese che erogano servizi di supporto ai comparti merci e passeggeri;
- 18 imprese che erogano servizi di interesse generale per la comunità portuale (security, safety, soccorso pubblico, servizi tecnico-nautici, sommozzatori, chimici, rilevazioni meteo, pulizia acque, trasporto ferroviario, ristorazione...);
- 45 servizi nave (agenzie marittime, case di spedizione, armatori)
- 4 cantieri nautici;
- 5 imprese di pesca professionale;
- 13 istituzioni.

In calo anche il numero di aziende che hanno operato indirettamente in porto, fornendo servizi alla comunità portuale di varia natura. Nel 2014 sono state registrate **884** aziende, così suddivise:

- 236 imprese autorizzate ad operare in porto ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione (bunkeraggio, edilizia, lavori sulle navi e sulle imbarcazioni da diporto, servizi ambientali, consulenze);
- 469 imprese di trasporto merci;
- 47 imprese di trasporto passeggeri;
- 36 fornitori di APSV (edilizia, impiantistica, consulenti in genere ecc.);
- 92 Altre imprese (rappresentanti, fornitori, tecnici, consulenti).

**I numeri esposti in questo paragrafo si riferiscono alle aziende che hanno accesso costante ai bacini portuali, escludendo, quindi, quei soggetti che vi operano saltuariamente (meno di 15 giorni all'anno)*

***I dati sopra esposti non sono frutto di stime, ma di elaborazione diretta del sistema informatizzato (Siap)*



**DIMENSIONE
SOCIALE E
AMBIENTALE**

LA COMUNITÀ LOCALE



Nel 2014 novecento persone, tra giovani e adulti, hanno visitato il porto e le sue strutture

Nel 2014 APSV ha continuato ad offrire la possibilità di conoscere la realtà portuale ai cittadini e a numerose scolaresche di istituti primari, secondari e universitari, provenienti da Savona, comuni limitrofi e altre località del Nord Italia.

Le visite hanno lo scopo di avvicinare ragazzi ed adulti alle attività portuali e puntano a mostrare ai giovani studenti l'importanza in termini economici del settore e il suo costante evolversi, con l'obiettivo ultimo di promuovere il porto e le sue attività come possibile ambito di lavoro futuro per i nostri giovani.

APSV nel 2014 ha rinnovato l'adesione all'**European Maritime Day**, offrendo agli studenti e alla cittadinanza una visita gratuita in battello dei bacini portuali per sottolineare l'importanza della risorsa costituita dal mare. Tale iniziativa anche quest'anno è stata accolta

Aprire il porto ai non addetti ai lavori

con entusiasmo dai circa 200 giovanissimi studenti delle primarie savonesi che hanno preso parte alla gita nel corso della mattinata e dai circa trecento adulti durante la visita del pomeriggio.

È stata rinnovata la collaborazione tra APSV e Unione Industriali di Savona per partecipare al progetto **Fabbriche Aperte** accompagnando bambini delle scuole secondarie

di primo grado in visita ai bacini portuali e alle sue strutture dando l'opportunità ai giovani concittadini di conoscere un'importante realtà industriale qual è quella turistico-portuale. Il progetto si è sviluppato su due giornate di visita, una dedicata al traffico passeggeri ed una al traffico commerciale.

In memoria di un collega tragicamente scomparso, APSV ha promosso il **Premio Contini**, rivolto agli studenti delle scuole primarie savonesi, che dà l'opportunità ai bimbi di scoprire in prima persona le attività portuali e marittime. Il programma predisposto per le visite cambia di anno in anno, proprio allo scopo di catalizzare al massimo l'attenzione dei giovani studenti stimolando il loro interesse (visita in battello del porto, visita agli archivi fotografici storici della CULP, lezioni con biologi marini, osservazione dei fondali tramite robot subacqueo ecc..).



Confermata la partecipazione di APSV al **progetto Scuola-Trasporto**, evento organizzato in collaborazione con il Dopolavoro Ferroviario di Savona, volto a coinvolgere gli studenti delle scuole primarie locali alla scoperta del sistema trasportistico savonese. Nella prima fase del progetto i dipendenti dell'Autorità Portuale hanno tenuto una lezione sui traffici portuali con l'aiuto di una presentazione PowerPoint pensata ad hoc per il giovane pubblico, successivamente i bimbi sono stati accompagnati alla visita del porto.

In collaborazione con il Liceo Scientifico di Savona O. Grassi e grazie al **progetto Comenius**, il porto ha aperto le porte del terminal crociere a circa 100 studenti provenienti da vari parti d'Europa (Polonia, Repubblica Ceca, Germania e Norvegia). I giovani ragazzi, in due giornate, hanno visitato le strutture di accoglienza dedicate ai crocieristi.

Il 2014 ha visto anche una duplice collaborazione con il **Liceo G. Della Rovere**. Alcuni studenti hanno ambientato parte dell'opera teatrale di fine anno all'interno del Palacrociere di Savona e altri hanno ideato una brochure turistica multilingue per illustrare Savona e i suoi dintorni ai crocieristi. Il pieghevole è stato distribuito all'Infopoint della Darsena.

Da non dimenticare, infine, la collaborazione, attiva da diversi anni, con l'**Università Bocconi**. Nel 2014 gli studenti del Master in "Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture" sono stati portati in visita alle infrastrutture portuali ed hanno assistito in aula alla presentazione riguardante la Piattaforma Multipurpose di Vado Ligure.



PERSONALE APSV



**Le quote rosa sono ampiamente rispettate:
la metà dei dipendenti APSV sono donne**

**La componente
femminile è
maggioritaria anche
nei ruoli dirigenziali**

Nel 2014 il personale impiegato presso l’Autorità Portuale di Savona (escludendo Segretario Generale e Presidente) ammonta a 60 dipendenti (di cui 1 distaccato).
La pianta organica, riformata nel maggio 2012, prevede un totale di 61 unità .

L’ORGANICO DI APSV 2014

Totale dipendenti	di cui distaccati	di cui a tempo determinato
60	1	4

I dipendenti APSV sono suddivisi come segue: 6 dirigenti, 17 quadri e 36 impiegati. Nel corso del 2014 si è registrato, rispetto all’anno precedente, l’aumento di due impiegati, mentre il numero di quadri e dirigenti è rimasto invariato. I dipendenti con contratti a tempo determinato passano da 1 a 4 e quelli distaccati scendono da 3 a 1.

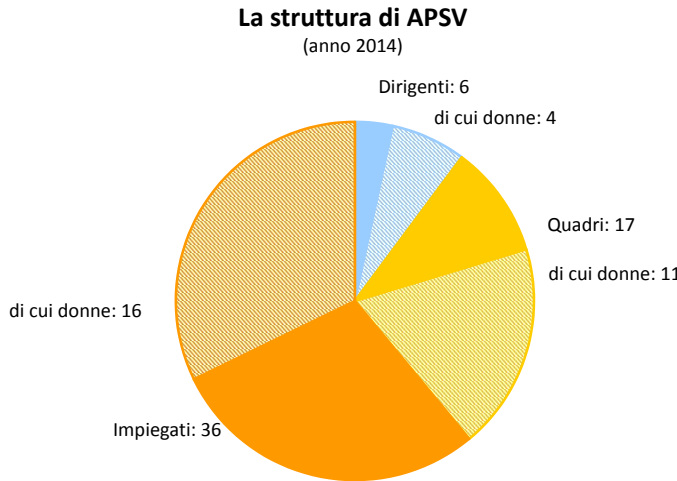
Complessivamente nel corso degli ultimi anni il numero di dipendenti ha subito leggere variazioni, come si evince dalla seguente tabella:

L’ORGANICO DI APSV (storico)

	2010	2011	2012	2013	2014
Personale in servizio	57	55	59	60	60
Personale in distacco	3	2	2	3	1

Le donne sono ampiamente rappresentate all’interno di APSV, tanto è vero che la maggioranza dei dipendenti continua ad essere di sesso femminile: 31 donne e 28 uomini nel 2014.

A lato è possibile osservare l’uniformità delle presenze femminili all’interno dei vari ruoli dell’Ente (ad esempio su 6 dirigenti 4 sono donne):



Il tasso di iscrizione al sindacato continua ad essere in flessione, passando dal 58 % del 2011 al 48,3% del 2014.

DIPENDENTI ISCRITTI AL SINDACATO

	2010	2011	2012	2013	2014
Iscritti al sindacato (in %)	57,8 %	58,1%	49,1%	48,8%	48,3%

Il tasso di assenze sul posto di lavoro viene calcolata secondo le nuove normative in materia (dlgs 33/2013); nel computo adesso sono calcolati tutti i giorni di mancata presenza a qualsiasi titolo verificatasi (malattia, ferie, permessi, aspettativa, maternità, astensione facoltativa, donazione sangue ecc..). A causa di ciò non è possibile la comparazione con gli anni precedenti al 2013, anche se possiamo notare che nel 2014 è stato registrato un calo delle assenze rispetto all’anno precedente.

TASSO DI ASSENZE DAL POSTO DI LAVORO

	2010	2011	2012	2013	2014
Assenze (in %)	3,3 %	4,2%	4,1%	14,46%*	13,24%*

**percentuale calcolata secondo dlgs 33/2013*

La formazione si conferma un aspetto importante affinché l’amministrazione si mantenga al passo con le novità legislative e tecnologiche.

In ottemperanze alle richieste legislative (legge n. 22 del 30/07/2010) che richiedevano una diminuzione delle spese, è avvenuta nel biennio 2011-2012 una riduzione sensibile delle ore di formazione che, ad eccezione del picco del 2013, si conferma anche nel 2014.

Comunque ancora oggi ogni dieci dipendenti più di 4 partecipano a corsi di formazione per mantenersi aggiornati.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

	2010	2011	2012	2013	2014
Numero di corsi	46	31	35	43	48
Giornate di formazione	130,5	51,5	58	102,5	47
Ore di formazione [complessive]	833	369,5	424	773,5	382,5
Personale coinvolto (% sul totale dei dipendenti)	58%	40%	40,6%	39,3%	43,9%



Nel 2014 il porto si conferma come importante motore economico con un incremento dei suoi occupati

L'OCCUPAZIONE GENERATA DALLE ATTIVITÀ PORTUALI

I porti sono luoghi ad alta intensità di lavoro, dove trovano spazio diverse attività, che generano rilevanti effetti occupazionali. Tra queste, i servizi alle merci (carico, scarico, stoccaggio, rispedizione), alle navi (agenzie, pilotaggio, rimorchio, rifornimento ecc.) e le attività produttive e industriali (cantieristica, petrolchimica).

Il porto offre lavoro a quasi 2.400 persone

L'impatto economico delle attività di un porto va oltre i suoi confini territoriali. Assai rilevante è l'effetto indiretto generato dall'acquisto di beni e servizi (trasporto terrestre, logistica, fornitura

di attrezzature e ricambi, manutenzioni e riparazioni, servizi assicurativi e bancari, ecc.) da parte del complesso di aziende della comunità portuale. Proprio la presenza di un porto genera sul territorio circostante, come riflesso fisiologico delle proprie funzioni, un variegato insieme di attività: dall'indotto turistico (spese dei passeggeri in visita o di passaggio), al settore dell'accoglienza e della ristorazione, alle aziende dell'hinterland che utilizzano il porto per i loro scambi commerciali, a tutta la filiera logistica.

OCCUPAZIONE E CROCIERE

L'industria delle crociere ha conosciuto una notevole crescita negli ultimi 10 anni anche in Europa, dove dai 2,8 milioni di crocieristi del 2004 si è passati ai 6,4 del 2014.

Il boom del settore ha portato un incremento dei posti di lavoro che il nostro paese ha saputo intercettare. Infatti al primo posto tra i paesi europei si trova l'Italia con 102.284 dipendenti che rappresentano il 30% circa degli occupati nel settore in Europa.

Dei 102.284 dipendenti la cantieristica rappresenta il 26%, mentre l'accoglienza, i trasporti a terra e i commerci correlati il 24%.

Le compagnie da crociera occupano direttamente 14.401 italiani tra equipaggi e amministrativi.

L'OCCUPAZIONE NEL PORTO DI SAVONA VADO

Nel 2014 l'Autorità Portuale ha proseguito l'attività di monitoraggio occupazionale riferito alle attività svolte nell'ambito portuale di Savona Vado. I risultati indicati in tabella derivano da un lavoro di analisi delle autorizzazioni rilasciate dalla suddetta amministrazione e si riferiscono alle attività svolte all'interno di: bacini portuali, pontili e depositi petroliferi, cantieri nautici.

Nel quadro occupazionale si distinguono due macro-categorie: attività dirette e indirette. Le prime implicano una relazione diretta con le attività che si esplicano all'interno delle aree portuali durante tutto l'arco dell'anno, mentre le seconde comprendono quelle imprese che erogano servizi nelle aree portuali in maniera non continuativa. Si tratta, cioè, di "aziende esterne" che svolgono una parte della loro attività all'interno dei bacini di Savona Vado per un minimo di trenta giorni circa l'anno.

Qualora invece un'impresa debba accedere alle aree portuali in maniera del tutto saltuaria, cioè meno di 30 giorni l'anno, potrà utilizzare un servizio di richiesta di permessi on-line. Tali richieste, in ragione della loro occasionalità, non vengono ricomprese all'interno delle suddette categorie.

Soggetti inclusi nella categoria "Attività dirette"

- Istituzioni (Autorità Portuale, Autorità Marittima, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane, ASL ecc.)
- Servizi alle merci (terminal e altre imprese coinvolte nel ciclo di movimentazione di merci e passeggeri)
- Servizi dedicati alla comunità portuale (vigilanza, antincendio, pilotaggio, rimorchio, ormeggio, lavori subacquei, disinquinamento, manovre ferroviarie, periti chimici, ecc.)
- Cantieri Nautici
- Pontili e Depositi Petroliferi
- Servizi Nave (agenzie marittime, case di spedizione ecc. – sono conteggiati solo i dipendenti dotati di permesso di accesso in porto)
- Imprese di pesca professionale (imbarcazioni d'altura ormeggiate in porto, Vecchia Darsena esclusa)
- Ristorazione all'interno delle aree portuali

Soggetti inclusi nella categoria "Attività indirette"

- Imprese autorizzate ex art. 68 del Codice della navigazione (attività lavorative diverse dai servizi alla merce e dai servizi di interesse della comunità portuale)
- Imprese di trasporto merci (autotrasporto)
- Imprese di trasporto persone (taxi, autonoleggi, pullman per il settore crociere)
- Altre imprese (fornitori, tecnici e consulenti in genere)
- Appaltatori dell'Autorità Portuale (lavori pubblici per APSV nell'ambito territoriale di competenza)

Per non allargare troppo lo spettro dell'analisi rimangono escluse dall'indagine alcune attività che costituiscono un importante indotto per la realtà economica della città, quali:

- Il settore turistico balneare (stabilimenti balneari ed attività correlate lungo il litorale di Savona, Vado e Albissola Marina)
- L'indotto delle attività crocieristiche sul comprensorio savonese (si vedano gli studi del 2008 e del 2010 commissionati da Costa Crociere al MIP, business school del Politecnico di Milano, sul valore della compagnia per il sistema Italia). Si è valutata solo l'occupazione legata direttamente allo scalo della nave ed operante in area portuale
- L'indotto occupazionale derivante dalla logistica (smistamento, lavorazioni ecc.) che si svolge negli interporti e nei centri di distribuzione dislocati lungo il tragitto tra il porto e la destinazione finale della merce

Dall'indagine svolta il 2014 fa annotare una sostanziale tenuta dell'occupazione diretta (+1*), mentre quella indiretta ha conosciuto una sensibile crescita (+215).

Nel dettaglio vediamo che tra gli occupati diretti sono aumentati i lavoratori del settore "pontili e depositi petroliferi", quelli dei "soggetti istituzionali" (quali Autorità Portuale, Autorità Marittima, Agenzia delle Dogane ecc.) che fanno capo al settore pubblico, e i servizi di interesse della comunità portuale.

L'occupazione indiretta ha conosciuto una crescita grazie all'aumento delle imprese di trasporto merci +11% (quelle trasporto passeggeri +6%), di impiantistica e manutenzione attrezzature industriali +30% e quella degli appaltatori dell'APSV +28%.

Alcune delucidazioni meritano di essere date riguardo alla categoria "imprese di trasporto merci", che non comprendendo i vettori operanti presso il Terminal Reefer del bacino di Vado Ligure, riporta il numero di occupati riferiti principalmente al bacino di Savona.

**Non essendo completi i dati 2013 riguardanti il n. degli occupati nel settore "pontili e depositi petroliferi", per poter effettuare il confronto con il 2014 si è ipotizzato che tale numero equivalga a quello del 2012 (141 dipendenti).*

OCCUPAZIONE GENERATA DAL PORTO DI SAVONA VADO NEL 2014

	n. addetti
Occupazione diretta	2.387
di cui: Servizi alle merci	1.101
Imprese Art. 18	366
Imprese Art. 16A	100
Imprese Art. 16B	270
Imprese Art. 17	214
Altri servizi di supporto comparto merci	98
Altri servizi di supporto comparto passeggeri	53
Soggetti istituzionali	267
Servizi di interesse comunità portuale	390
Security/safety/soccorso pubblico	85
Servizi interesse comunità portuale (tecnico-nautici, sommozzatori, chimici, rilevazioni meteo, pulizia acque, trasporto ferroviario...)	305
Cantieri nautici	175
Pontili e depositi petroliferi (dato 2012)	157
Servizi nave (armatori, agenzie, spedizionieri, mediatori, provveditori di bordo...)	249
Imprese pesca professionale	31
Ristorazione in area portuale	17
Occupazione indiretta	5.368
di cui: Imprese autorizzate ex art. 68 Cod. Nav.	1.667
Bunkeraggio	126
Edilizia/lavori stradali/tubazioni	306
Imbarcazioni da diporto (lavori in genere)	437
Impiantistica/manutenzione attrezzature e impianti industriali	437
Navi (lavori in genere)	153
Servizi ambientali (pulizia acque-banchine-container-magazzini, ritiro rifiuti, derattizzazione, pulizia uffici...)	198
Tecnici/consulenti in genere	10
Imprese di trasporto merci	2.896
Imprese di trasporto persone	76
Altre imprese (rappresentanti/fornitori, tecnici/consulenti)	320
Rappresentanti/fornitori merci	165
Tecnici/consulenti in genere	148
Appaltatori Autorità Portuale	409
Edilizia/lavori stradali/tubazioni	342
Impiantistica	32
Tecnici/consulenti in genere	35
Occupazione complessiva	7.755



Istallazione di lampadine al led
e regolatori di flussi luminosi

I consumi di energia elettrica in porto riguardano principalmente le attività dei terminal (gru, mezzi vari, magazzini refrigerati ecc.), dei cantieri navali, l’illuminazione delle aree portuali e l’alimentazione delle navi.

CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA PER ATTIVITÀ PORTUALI

Come si evince dalla seguente tabella il consumo di energia elettrica per le attività portuali è maggiore nel bacino di Vado Ligure, dove la presenza dei magazzini refrigerati dedicati alla conservazione della frutta e le gru elettriche per la movimentazione dei container fanno del Terminal Reefer l’operatore che necessita di maggior energia. Altro fattore che ha contribuito a un aumento delle richieste energetiche è il sistema di “cold ironing”, disponibile da alcuni anni presso il Terminal Forship,

che permette alle navi in sosta durante l’inverno di alimentarsi direttamente dalla banchina spegnendo i motori.

Nella tabella seguente, distinti per bacino portuale, sono riportati i dati relativi ai consumi di energia elettrica registrati nel periodo 2010-2014, riferiti alle attività dei terminalisti e dei cantieri nautici e a una serie di altre utenze presenti in porto

CONSUMI ENERGIA ELETTRICA ATTIVITÀ PORTUALI

KWh	2010	2011	2012	2013	2014
Bacino di Savona	3.794.075	5.338.471	5.953.804	6.378.572	6.304.666
Bacino di Vado Ligure	18.106.963	16.783.974	13.641.793	12.529.758	9.879.200
Totale	21.901.038	22.122.445	19.595.597	18.908.330	16.183.866

I dati del 2014 del bacino Savonese sono sostanzialmente in linea con quelli dell’anno anteriore. Alcune diminuzioni nei consumi sono state registrate nei cantieri navali: Mondomarine (-12%), W service (-24%).

Nel caso di Vado Ligure i consumi registrati nel 2014 sono inferiori a quelli del 2013 (-21%). Tale variazione risulta principalmente ascrivibile alla cessata attività di T.R.I. (-2.2 milioni di KWh). Hanno registrato una diminuzione, anche se meno significativa Forship (-35%) e Reefer Terminal (-4%).

ILLUMINAZIONE PUBBLICA

APSV, consapevole di quanto sia importante garantire aree operative ben illuminate per permettere una costante operatività del porto, fornisce tramite S.V. Port Service l’illuminazione delle aree pubbliche e comuni, nonché della viabilità e degli impianti ferroviari.

CONSUMI ENERGIA ELETTRICA ILLUMINAZIONE PUBBLICA

KWh	2010	2011	2012	2013	2014
Bacini di Savona e Vado Ligure	542.928	550.000	610.272	658.999	640.000

Nella tabella sopra indicata sono rappresentati i consumi di energia elettrica riferiti agli impianti di illuminazione pubblica dalla quale si evince che nel corso degli ultimi anni si è verificato un aumento dei consumi dovuto principalmente al potenziamento di alcuni impianti (galleria ferroviaria di Vado Ligure) e alla realizzazione di nuove torri faro (zona 13 e 33).

È in corso d’opera un progetto, a cura della S.V. Port Service, per ridurre i consumi elettrici migliorandone la sostenibilità ambientale, che prevede l’installazione di lampade al led di ultima generazione e regolatori di flusso luminoso. L’implementazione di queste nuove tecnologie ha permesso un risparmio dei consumi, già nel 2014, come si evince dalla tabella.

FONTI RINNOVABILI

APSV, tramite la sua partecipata e fornitrice di servizi portuali S.V. Port Service, ha dato un forte impulso alle energie rinnovabili. Infatti nel 2010 sono stati eseguiti i lavori per l’installazione dell’impianto fotovoltaico da 130 MWh annui posizionato sul tetto del Palacrociere, con pannelli di policristallino e silicio amorfo in modo da sfruttare al meglio la diversa esposizione al sole.

Il sistema fotovoltaico è stato implementato anche sulla tettoia della nuova isola ecologica, entrata in funzione nel 2013, e sulla sommità della nuova sede dell’APSV dove è stato disposto anche un sistema di collettori solari per la produzione di acqua calda.

Sempre grazie al coordinamento di S.V. Port Service sono state istallate due pale eoliche posizionate lungo la diga foranea del bacino savonese.

Inoltre i dipendenti della S.V. Port Service utilizzano per gli spostamenti all’interno del porto turistico e commerciale bici elettriche, di produzione italiana, che hanno percorso circa 6.000 km in un anno, evitando così di immettere due tonnellate circa di CO₂.

RIFIUTI



Dal 2009 ad oggi oltre il 90% dei rifiuti è stato differenziato

RIFIUTI PRODOTTI IN PORTO

Tonnellate	2010	2011	2012	2013	2014
Rifiuti non differenziati (RSU)	396	445	244	312	308
Rifiuti differenziati	5.496	8.111	7.740	7.089	7.708
Totale rifiuti prodotti	5.892	8.556	7.984	7.402	8.016
Percentuale RD	93	95	97	96	96

Ottimizzare la gestione dei rifiuti in porto

APSV disciplina la gestione dei rifiuti prodotti all'interno del porto ed effettua controlli sulle imprese per verificare il rispetto delle norme in materia.

Le attività di "interesse generale" tra cui rientrano la pulizia degli spazi pubblici, degli specchi acquei interni alle aree portuali e il ritiro dei rifiuti dalle navi vengono affidati alla S.V. Port Service.

Come si evince dalla tabella sopra indicata l'aumento di rifiuti prodotti negli ultimi anni è da mettere in relazione a più e diversi fattori anche se al raggiungimento di tale risultato ha contribuito in modo decisivo Costa Crociere, che conferisce in modo differenziato il 100% dei prodotti utilizzati a bordo durante la navigazione.

Analizzando lo storico notiamo che dal 2011 ad oggi il quantitativo di rifiuti annuali si è confermato sulle 7.000-8.000 tonnellate, ad eccezione del 2011 (quando si è raggiunto il valore massimo di 8.111 tonnellate) anno in cui si sono verificate attività straordinarie di demolizione e costruzione (Terminal Rinfuse Italia). Il 2014 ha fatto registrare un aumento dei rifiuti trattati, dovuto principalmente alla crescita della voce "imballaggi in materiali vari e misti" (+778.000 kg).

I riscontri a disposizione, relativi alla raccolta differenziata, indicano che dal 2009 ad oggi oltre il 90% del quantitativo totale di rifiuti prodotti risulta gestito in modo differenziato.

AMBIENTE MARINO



Costante verifica delle attività portuali con lo scopo di evitare dispersioni di materiali inquinanti in mare

APSV si impegna anche per la tutela dell'ambiente marino, seguendo diverse linee d'azione:

- assegnando a S.V. Port Service il servizio di pulizia degli specchi acquei interni ai bacini portuali e della pulizia regolare delle aree e delle banchine pubbliche
- includendo clausole negli atti autorizzativi che obbligano gli operatori a effettuare una regolare pulizia delle banchine, per prevenire le dispersioni di materiale in mare
- monitorando le operazioni portuali per accertare che non vi sia dispersione di polveri che potrebbero ricadere in mare

ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Merita di essere ricordata l'attività di monitoraggio prevista nel bacino di Vado Ligure per la mitigazione dell'impatto ambientale che può eventualmente derivare dalla costruzione della Piattaforma Multipurpose.

Per le componenti ambientali ritenute più sensibili (marine e dell'aria), sia durante la fase di realizzazione della piattaforma sia in condizione di esercizio, è stata prevista un'attività di monitoraggio al fine di verificare gli esiti delle valutazioni previsionali condotte nell'ambito dell'analisi degli impatti.

Tale attività, concordata con la Regione Liguria e l'Arpal, ha avuto inizio con l'avvio dei lavori di costruzione della Piattaforma e si protrarrà anche ad opera ultimata, in modo da assicurare una verifica costante dell'ambiente circostante.

Prima dell'inizio dei lavori sono state compiute una serie d'indagini naturalistiche sullo stato dell'ecosistema costiero, che proseguiranno fino alla fine dei lavori.

Sempre nella fase di realizzazione dell'opera saranno, inoltre, condotte attività di monitoraggio sul rumore, sulle emissioni di polveri in atmosfera e sulla propagazione della torbidità durante i dragaggi e i riempimenti.

È prevista a breve l'attivazione di una centralina per il rilevamento della qualità dell'aria ubicata a Porto Vado.

I risultati del monitoraggio saranno decisivi per porre in atto azioni di mitigazione degli impatti.

Attività di monitoraggio durante la fase di realizzazione della nuova piattaforma



Nel 2014 le rilevazioni di non conformità sono rimaste invariate al 2013

APSV controlla che lo svolgimento delle operazioni portuali rispettino le procedure operative codificate nelle autorizzazioni o nelle ordinanze, prestando particolare attenzione ai traffici di rinfuse solide (ad esempio caolino, soda, rottame ferroso), che presentano i maggiori rischi di emissione di polveri.

La tabella seguente mostra il numero di non conformità registrate a seguito delle ispezioni effettuate da APSV durante le operazioni portuali. Tali situazioni, che riguardano il formarsi

di polveri durante gli sbarchi delle rinfuse o legate alla scarsa pulizia in banchina, si sono comunque risolte rapidamente, data la modesta entità dei rilievi.

Le ispezioni avvengono in considerazione del tipo di merce scaricata e con condizioni atmosferiche avverse (forte vento) che rendono delicato il momento dello sbarco/imbarco delle merci.

Evitare la dispersione di polveri durante le operazioni portuali

Nel 2013 e nel 2014 sono state eseguite 18 ispezioni che hanno portato a 3 rilevazioni di non conformità.

RILEVAZIONI DI NON CONFORMITÀ

	2010	2011	2012	2013	2014
Numero richiami	2	11	6	3	3



Fornitura idrica agli operatori portuali e alle navi ormeggiate

ATTIVITÀ PORTUALI

Nella seguente tabella sono riportati i dati riguardanti i consumi idrici del periodo 2010-2014 di tutte le utenze portuali.

CONSUMI UTENZE PORTUALI

in metri cubi	2010	2011	2012	2013	2014
Bacini di Savona e Vado Ligure	41.509	65.600	78.001	80.405	54.554

Gestione e mantenimento della rete idrica del porto

Nel corso degli anni i consumi hanno conosciuto delle variazioni significative causate dai più diversi fattori.

Nel 2013 i consumi sono risultati superiori a quelli dell'anno precedente (+3%), sostanzialmente per una perdita di acqua sulle linee dello stabilimento Mondomarine individuata dopo molto tempo, mentre i dati degli altri terminalisti risultano in linea con quelli

dell'anno precedente.

Nel 2014 i consumi hanno registrato una diminuzione del 32% grazie alla cessata attività del T.R.I. (-3.000 mc) a seguito della chiusura della centrale Tirreno Power e alla riparazione del guasto nell'impianto di Mondomarine (-20.000 mc) . Diminuzione dei consumi anche per il Reefer Terminal (-3.700 mc) e CULP (-1.000 mc), mentre un incremento dei consumi è stato contabilizzato per Costa Crociere (+2.500 mc) e Forship (+600 mc).

FORNITURA NAVI

in metri cubi	2010	2011	2012	2013	2014
Bacini di Savona e Vado Ligure	101.062	161.339	129.867	154.462	127.000

I dati sopra indicati si riferiscono ai consumi idrici per la fornitura delle navi che attraccano al porto di Savona Vado. Tale servizio è gestito da S.V. Port Service che approvvigiona le cisterne di bordo tramite apposite manichette, collegate alle prese di banchina.

Tali variazioni, quindi, dipendono unicamente dalle richieste, che variano di anno in anno, delle navi ormeggiate presso le banchine portuali che nel 2014 sono state 2.383.

CONSUMI DI GASOLIO



Maggior consumo di gasolio per autotrazione riconducibile all'aumento di alcune tipologie di traffico

ATTIVITÀ PORTUALI

Annualmente i terminalisti e le imprese portuali forniscono ad APSV l'aggiornamento dei dati relativi ai consumi di gasolio, che si riferiscono all'autotrazione e al riscaldamento. Infatti, ad oggi la rete di distribuzione del metano raggiunge solo un numero limitato di utenze.

Si riportano di seguito i valori relativi a detti consumi.

CONSUMI UTENZE PORTUALI					
lt	2010	2011	2012	2013	2014
per autotrazione	1.094.699	991.005	833.559	1.018.071	1.278.052
per riscaldamento	239.236	441.900	239.408	256.564	198.730
Totale	1.333.935	1.432.905	1.072.967	1.274.635	1.476.782

Gli aumenti dei consumi per autotrazione del 2013 (+184.512 lt) e del 2014 (+262.952 lt) sono riconducibili allo sviluppo di alcuni traffici, anche se il dato del 2014 risente principalmente del dato di Savona Terminal Auto (+107.000 lt) che l'anno precedente non aveva dichiarato i consumi.

L'incremento del consumo per riscaldamento del 2013 (+7%) è dovuto principalmente a C.U.L.P. (+8.000 lt) e Depositi Costieri (+7.531 lt). Mentre la contrazione dei consumi del 2014 (-20%) è dovuta alla diminuzione di Reefer (-65.000 lt).

Si ricorda che nel computo dei consumi di gasolio per autotrazione del 2010-2014 non sono stati inseriti i consumi dichiarati dal Consorzio Savonese Autotrasporti (rispettivamente 1.838.552, 1.234.508, 1.637.127, 1.677.432, 1.628.056 litri) per il rifornimento dei suoi automezzi, in quanto il dato non è sempre direttamente correlabile con le attività portuali.

SAFETY



Monitoraggio dei venti per prevenire possibili situazioni di rischio

In materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale APSV vigila sulla corretta applicazione delle norme vigenti da parte delle imprese portuali, attraverso sopralluoghi sulle aree operative (per controllare che gli addetti rispettino le procedure previste dai piani di sicurezza) e tramite accertamenti amministrativi (per verificare che le imprese possiedano le autorizzazioni e i requisiti richiesti).

Vigilare sulla sicurezza delle operazioni portuali

APSV per garantire la massima sicurezza ha previsto opere sull'impiantistica di base dei capannoni portuali per adeguare i presidi antincendio dei magazzini di depositi merce con l'obiettivo di mantenere gli standard più elevati anche per gli aspetti legati alla vigente normativa antincendio.

Inoltre sono previsti anche interventi di manutenzione straordinaria di strade, piazzali e banchine con lo scopo di mantenere sempre alti livelli di efficienza operativa all'interno dei bacini portuali.

L'Autorità Portale di Savona, con le Autorità Portuali di Genova, La Spezia, Livorno, la Camera di Commercio di Bastia e dell'Alta Corsica, l'Università di Genova, e la collaborazione dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia e di Meteo France, ha partecipato, nel quinquennio 2009-2015, ai due progetti europei "Vento e Porti" e "Vento, Porti e Mare".

L'obiettivo dei progetti era di migliorare la sicurezza delle persone, dei mezzi e delle strutture in tutte le aree operative del porto rendendo disponibili, su un sito web dedicato, i dati relativi al monitoraggio e alle previsioni a tutti gli operatori portuali per prevedere eventuali situazioni di rischio. Con il progetto "Vento, Porti e Mare" è stata inoltre rilasciata una utilissima interfaccia per dispositivi mobili.

Di seguito viene riportato il numero degli infortuni registrati dal 2010 al 2014.

Dopo un calo degli infortuni registrati nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure nel 2013, nel 2014 sono stati contabilizzati 37 infortuni.

INFORTUNI AVVENUTI IN AREE PORTUALI					
	2010	2011	2012	2013	2014
Totale infortuni	47	47	54	32	37

**DIMENSIONE
ECONOMICA**

IL BILANCIO DI SINTESI

La diminuzione delle spese correnti è riconducibile alle minori spese di personale e di funzionamento

CONTESTO ECONOMICO

Nel corso dell'anno 2014 lo scenario economico mondiale non ha mutato il trend degli ultimi anni, con il perdurare della situazione di crisi a livello globale. Sull'attività portuale di Savona – Vado, in particolare, ha inciso profondamente il fermo imposto alla centrale termoelettrica di Vado Ligure che ha determinato l'arresto degli approvvigionamenti di carbone. Si conferma invece un buon andamento del settore delle merci convenzionali (soprattutto il settore Ro/Ro),

il buon andamento del settore ortofrutticolo e il traffico crocieristico che ha superato la soglia del milione di passeggeri.

Da una recente analisi svolta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri l'attuale crisi dei porti italiani è dovuta principalmente alla scarsa capacità logistica ed alla irrilevante integrazione intermodale con i più importanti mercati di destinazione. Tali motivazioni

hanno comportato una riduzione dei benefici connessi alla localizzazione strategica dei nostri scali. L'APSV si è mossa in anticipo impostando percorsi di sviluppo innovativi: sfruttando

le caratteristiche del porto di Vado Ligure (fondali profondi, aree retroportuali disponibili, buone connessioni infrastrutturali) ha utilizzato la via del Project Financing per realizzare una grande opera portuale, la piattaforma multipurpose, stringendo una partnership pubblico-privata con il gruppo danese Maersk.

Al fine di permettere la realizzazione di un nuovo polo intermodale l'APSV ha avviato e concluso le trattative per l'acquisizione delle aree retroportuali attraverso la quota di maggioranza della società di Vado Intermodal Operator S.p.a. (VIO S.p.a.). A questa iniziativa sono legate le più importanti prospettive di rilancio del territorio provinciale.

Nel 2014 un avanzo di esercizio pari a 6,9 milioni di euro

AVANZO DI AMMINISTRAZIONE 2013	
Avanzo 2012	24.513.000,00 € +
Entrate accertate	31.786.000,00 € -
Spese impegnate	21.161.000,00 € +
Annullamento spese	205.000,00 € =
Avanzo 2013	35.343.000,00 €
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE 2014	
Avanzo 2013	35.343.000,00 € +
Entrate accertate	24.795.000,00 € -
Spese impegnate	17.852.000,00 € +
Annullamento spese	185.000,00 € =
Avanzo 2014	42.471.000,00 €

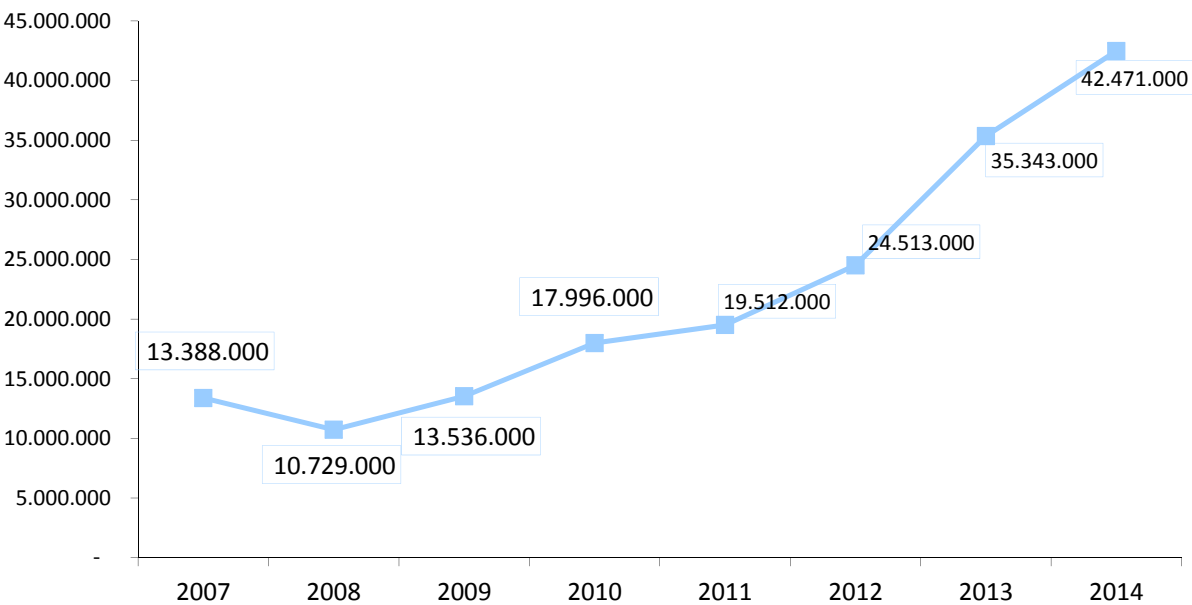
RISULTATI DI AMMINISTRAZIONE

Il Bilancio di APSV è il risultato dell'equilibrio tra accertamenti (entrate) e impegni (spese): la differenza tra le due voci dà il cosiddetto avanzo di amministrazione (se la differenza è positiva, disavanzo se negativa).

APSV ha registrato un aumento dell'avanzo di amministrazione che conferma la buona capacità gestionale dell'Autorità anche in momenti difficili per il settore portuale. Nello specifico osserviamo che l'esercizio 2014 si chiude positivamente con un risultato di esercizio di 6,9 milioni euro (ottenuto sottraendo le spese impegnate alle entrate accertate) e un avanzo di amministrazione complessivo di 42,4 milioni di euro di cui 4,4 accantonati precauzionalmente a opere e vincoli diversi.

L'esercizio finanziario 2014, registra una contrazione rispetto al 2013 delle entrate sia di parte corrente che di conto capitale. La contrazione delle entrate correnti è stata coperta da una corrispondente diminuzione di spese di analoga tipologia. Il decremento delle entrate correnti è attribuibile al minor gettito delle tasse portuali e d'ancoraggio. La diminuzione delle spese correnti è riconducibile alle minori spese di personale e ai risparmi di spesa conseguenti alla prosecuzione nel 2014 della gestione volta al monitoraggio delle spese correnti di funzionamento (consulenze, relazioni pubbliche, sponsorizzazioni, missioni, attività di formazione, spese per automezzi, consumi intermedi, acquisto di mobili e arredi, indennità agli organi di indirizzo) in sintonia con i vincoli di contenimento imposti dal legislatore.

Andamento avanzo di amministrazione (Euro)



AVANZO DI AMMINISTRAZIONE

è il risultato della gestione di competenza dell'esercizio e della gestione dei residui degli anni precedenti.

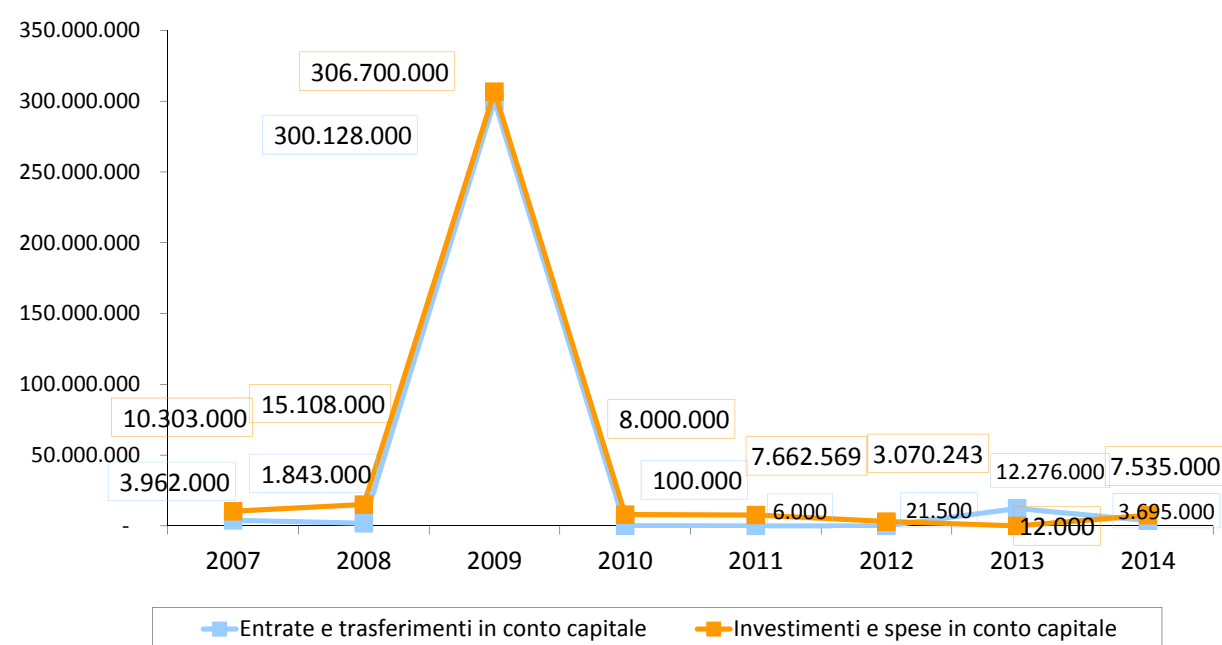
IL BILANCIO DI SINTESI

LE ENTRATE E LE SPESE IN CONTO CAPITALE

Nell'anno 2014 sono stati accertati € 3,473 mila di trasferimenti dello Stato quale quota del fondo 2013 assegnato all'Autorità in applicazione dell'articolo 18-bis della legge 84/94 per finanziare opere portuali ed € 222 mila quale risultato della transazione effettuata con il Fondo di Gestione Istituti Contrattuali lavoratori Portuali in liquidazione.

Le spese in conto capitale nel 2014 ammontano a € 7.535.000 di cui 2.716. 000 finalizzati alla manutenzione straordinaria degli impianti portuali e 3.435.000 destinati a opere e fabbricati portuali.

Andamento entrate e spese in conto capitale (Euro)



ENTRATE IN CONTO CAPITALE

sono quelle entrate correlate alle alienazioni di beni patrimoniali e riscossione crediti, ai trasferimenti dallo Stato dalla Regione e da altri enti del settore pubblico, nonché al ricorso al credito; generalmente costituiscono la principale fonte di finanziamento delle spese per l'investimento.

SPESE IN CONTO CAPITALE

sono quelle spese concernenti l'acquisizione, la costruzione, la manutenzione straordinaria o il rifacimento di opere o beni immobili facenti parte del patrimonio dell'Ente, l'acquisto di partecipazioni o valori mobiliari, T.F.R., i rimborsi di mutui, la restituzione di depositi.

LE ENTRATE E LE SPESE CORRENTI

Le spese correnti consentono ad APSV di esercitare la propria attività ordinaria.

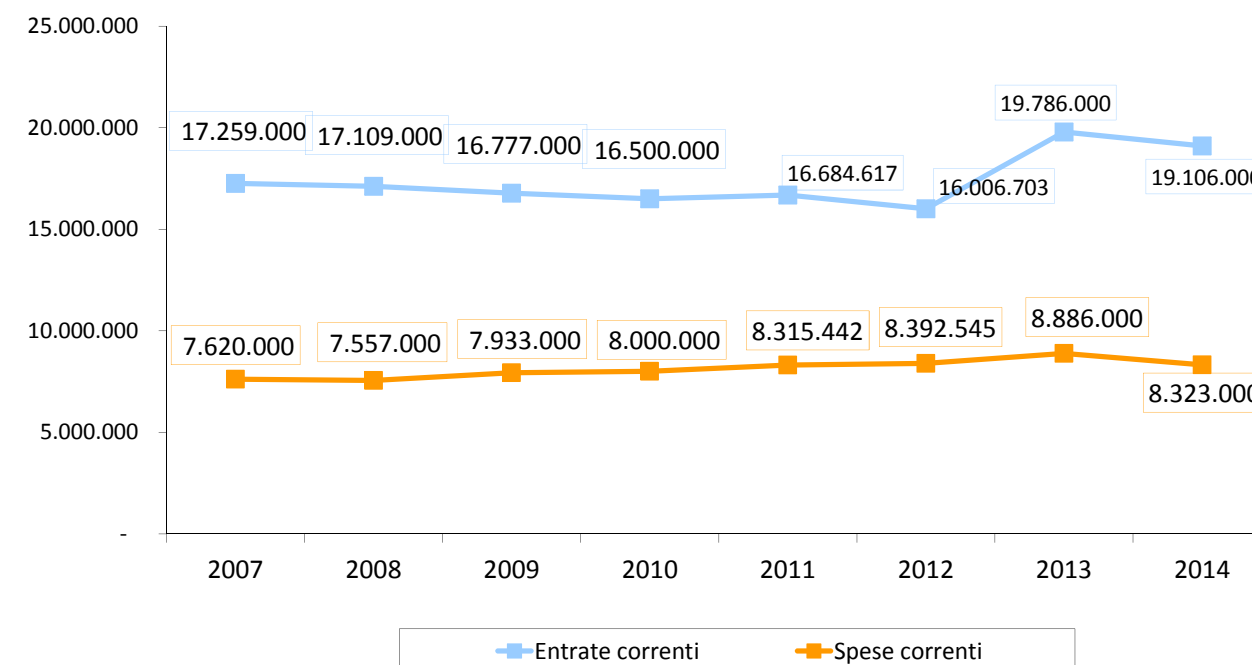
Di norma rappresentano uscite che si ripetono annualmente, che possono variare dalle spese per il funzionamento degli organi di amministrazione e controllo di APSV e del suo personale, all'acquisto di beni e prestazione di servizi, o alle uscite per prestazioni istituzionali

(ad esempio manutenzioni in ambito portuale, prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali ecc...).

Nel 2014 tali spese hanno registrato una diminuzione rispetto all'anno precedente, confermando l'efficacia delle attività poste in essere da APSV nell'applicare una politica di contenimento delle uscite, avviata già negli anni precedenti, con l'obiettivo di attenersi ai limiti indicati dalle leggi finanziarie e dai decreti legge "taglia spese". La diminuzione delle spese correnti è altresì riconducibile alle minori spese di personale dovuti all'adeguamento degli emolumenti stipendiali riportati ai livelli del 2010 come disposto dall'articolo 9 del D.L. 78/2010.

Le entrate correnti sono costituite dalle tasse portuali, dai canoni di concessione demaniale, dal rilascio di autorizzazioni portuali e prestazioni di servizi. L'andamento delle entrate correnti del 2014 registra una diminuzione di € 681 mila dovuto principalmente a un minor gettito delle tasse portuali a causa del venir meno del traffico di carbone legato alla sospensione dell'attività della Tirreno Power di Vado Ligure.

Andamento entrate e spese correnti (Euro)



ENTRATE CORRENTI

principalmente sono costituite dalle tasse portuali, dai canoni di concessione demaniale, dal rilascio di autorizzazioni portuali e prestazioni di servizi e generalmente vengono impiegate per coprire le spese correnti.

SPESE CORRENTI

Sono quelle che consentono ad APSV di esercitare la propria attività ordinaria. Rappresentano uscite che si ripetono annualmente, che includono spese per il funzionamento degli organi di APSV e del suo personale, acquisto di beni e prestazione di servizi, uscite per prestazioni istituzionali, oneri finanziari e tributari, contributi e oneri vari e straordinari.

**DIMENSIONE
STRATEGICA**

La dimensione strategica illustra le iniziative di APSV poste in essere nel 2014 e quelle previste nel medio e lungo periodo che definiranno il porto del prossimo futuro

TEMI CHIAVE DELLA MISSIONE DI APSV



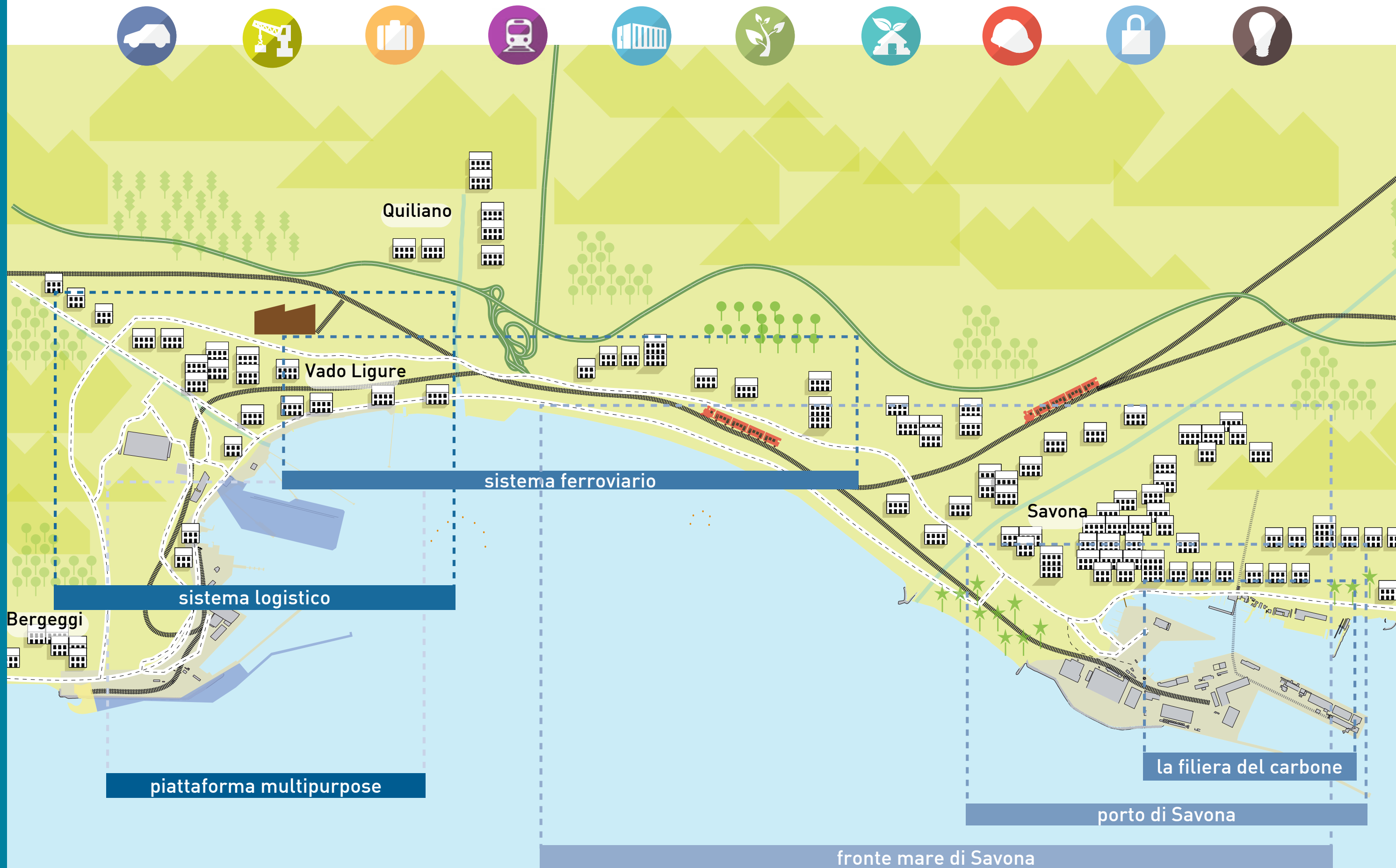
IL PORTO DI DOMANI

La sezione illustra gli interventi in corso d'opera e quelli strategici. Tali iniziative, approvate dal Comitato Portuale, sono illustrate nel Piano Regolatore, che pianifica le linee di azione dello scalo in vista degli scenari futuri e nel Piano Operativo Triennale, che dà attuazione alle iniziative previste nel Piano Regolatore.

PROGETTI

TEMI CHIAVE

Porto di Savona	   
Fronte mare di Savona	   
Piattaforma multipurpose Il terminal container	 
Piattaforma multipurpose Opere complementari e viabilità	      
Sistema ferroviario	  
Sistema logistico	  
La filiera del carbone	 





Gli interventi programmati da APSV e dalle imprese concessionarie contribuiscono al processo continuo di ottimizzazione degli spazi portuali e retroportuali. Oltre alle opere di ampliamento previste dai concessionari per il 2014, l'APSV ha infatti programmato una serie di interventi allo scopo di favorire lo sviluppo del bacino portuale.

Infatti APSV da sempre dedica una particolare attenzione sia al consolidamento dei settori tradizionali, considerati la base per lo sviluppo delle attività portuali, sia allo sviluppo di nuove tipologie di traffici.

GLI SVILUPPI DEL BACINO SAVONESE

Ai numerosi interventi previsti dall'APSV si affiancano nuove infrastrutture a carico dei soggetti terminalisti che favoriranno la ripresa dei traffici.

Nel 2014 si sono conclusi i lavori di ampliamento presso la Depositi Costieri Savona con la costruzione di quattro depositi di stoccaggio per olii vegetali non energetici ed è stato realizzato un impianto per il carico-scarico delle cisterne ferroviarie. Monfer ha completato la realizzazione di 5 nuovi silos per prodotti cerealicoli, il revamping delle gru di banchina e ha ristrutturato il tetto del capannone in modo da essere adeguato all'installazione di un impianto fotovoltaico.

Progetti d'investimento anche nel comparto della cantieristica: Mondo Marine ha in parte terminato le opere di ristrutturazione della palazzina degli uffici direzionali e amministrativi e la riqualificazione degli spazi antistanti al cantiere nautico. Il valore dei lavori supera il milione di euro.

Inoltre sono in programma i seguenti progetti di sviluppo:

- potenziamento del sistema di stoccaggio dei rotabili. A seguito del consistente incremento del traffico Ro/Ro è stato approvato il progetto di Savona Terminal Auto relativo alla costruzione di un deposito multipiano nelle vicinanze della banchina.
- Savona Terminals ha concluso la progettazione di un ampliamento delle strutture di stoccaggio mediante la realizzazione di un nuovo capannone attiguo agli esistenti nella zona 32. La costruzione della struttura, del valore di circa 2 milioni di euro, avrà una durata di sedici mesi circa.
- Investimenti della Bit Savona per la realizzazione di un deposito di bitume fuso, per un valore pari a 8 milioni di euro. Il nuovo impianto occuperà un'area di circa 10.000 mq. con una capacità di stoccaggio di 38.000 metri cubi che consentirà di servire l'Italia settentrionale.

POTENZIAMENTO DEL TERMINAL CROCIERE

Dopo la costruzione, in collaborazione con l'APSV, del Palacrociere nel 2003, Costa Crociere ha deciso di ampliare le proprie strutture ricettive realizzando una stazione marittima "satellite" per migliorare ulteriormente il livello qualitativo del servizio di accoglienza degli ospiti.

I lavori, finanziati interamente dalla compagnia con un investimento di 10 milioni di euro, sono iniziati il 5 giugno 2012 e sono terminati a primavera 2014. L'8 novembre 2014, in occasione dell'arrivo della Costa Diadema, è stata inaugurata la nuova struttura.

Il Secondo Palacrociere, collegato al primo terminal tramite un "bridge", si sviluppa su tre livelli e offre un'ampia area di attesa con una sala bagagli di 700 mq.

TERMINAL CROCIERE: OPERE COMPLEMENTARI

A completamento del potenziamento del terminal crociere avvenuto nel 2014 con l'inaugurazione del secondo Palacrociere si è reso necessario effettuare delle opere di manutenzione e miglioria architettoniche sul fabbricato esistente denominato "Palazzina Servizi" poiché interposto fra le due opere

di recente realizzazione.

L'edificio è stato adeguato esteticamente e funzionalmente al nuovo contesto tramite opere di manutenzione degli impianti e la realizzazione di un rivestimento in pannelli di lamiera stirata.

Il progetto ha inoltre previsto la manutenzione della passerella di imbarco del primo terminal attraverso l'adeguamento strutturale dei pannelli di rivestimento ai nuovi carichi di normativa generati dall'azione del vento.



PORTO DI SAVONA



PONTE DARSENA

Iniziati i lavori nell'estate 2012, il progetto ha previsto la costruzione di una struttura girevole composta da due elementi rotanti che permettono l'apertura e la chiusura orizzontale del ponte.

L'accesso, più agevole rispetto all'infrastruttura precedente e regolato da semafori, sbarre di sicurezza e segnalatori acustici, è garantito da una breve scalinata e da rampe che rendono più comodo il trasporto del bagaglio e il passaggio delle persone diversamente abili, in assenza totale di barriere architettoniche.

I lavori si sono conclusi all'inizio del 2015 con le opere di carpenteria finiture ed impianti. L'inaugurazione è avvenuta nel maggio 2015 alla presenza delle autorità locali.

COSTRUZIONE NUOVO RAMO DI ADDUZIONE IDRICA NELLE AREE EX ITALSIDER DEL BACINO PORTUALE DI SAVONA

Con il presente progetto si è realizzato un nuovo impianto di tubature che corre parallelamente a tre lati del capannone T3 e dalla quale si derivano gli allacci per l'alimentazione di impianti potabili e antincendio di diverse utenze. I lavori iniziati a gennaio 2015, sono stati completati all'inizio di settembre.

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA AI CAPANNONI T4 E T7 NEL BACINO PORTUALE DI SAVONA

L'appalto ha per oggetto la manutenzione straordinaria dei capannoni T4 e T7.

Per quanto riguarda il T4, gli interventi riguarderanno la copertura della struttura



con la sostituzione delle scossaline di rivestimento dei lucernai, ed in facciata con la manutenzione dei serramenti danneggiati.

Gli interventi del T7 riguardano la realizzazione di una nuova pavimentazione in calcestruzzo armato, la rimozione e sostituzione degli attuali portoni.

NUOVA SEDE APSV

Nell'estate 2011 sono iniziati i lavori di costruzione della nuova sede dell'Autorità Portuale di Savona. L'edificio è situato nel punto di snodo-ingresso fra l'area urbana della Vecchia Darsena e l'area portuale specifica. Si tratta di una struttura in cemento armato con l'ingresso principale

situato su un corpo ad un piano su lato urbano, che si sviluppa a ponte per scavalcare il tracciato dei binari ed elevarsi poi fino a sei piani nella zona portuale. La sommità dell'edificio è ricoperta da un impianto di produzione fotovoltaica a celle solari e da un sistema a collettori solari per la produzione di acqua calda. Nel corso del 2014, acquisite le autorizzazioni, si è sviluppato il progetto esecutivo per il nuovo accesso pedonale mediante passerella metallica e la sistemazione delle aree esterne. I lavori riguardanti l'edificio sono terminati nell'estate del 2015 e sono iniziati i lavori di sistemazione della passerella metallica per l'accesso pedonale. La fine dei lavori è prevista per il 2016.



FRONTE MARE DI SAVONA



ATTRAVERSAMENTO FERROVIARIO DEL PROLUNGAMENTO

In previsione di un incremento del traffico su rotaia APSV sviluppa, in collaborazione con il Comune di Savona, un progetto per il miglioramento della sicurezza del raccordo ferroviario portuale che attraversa i giardini pubblici di Corso Dante Alighieri (Prolungamento). L'intervento prevede anche l'installazione di arredo urbano, nuova illuminazione pubblica e pavimentazione.

MANUTENZIONE PONTI FERROVIARI SAVONA

Sono previsti lavori di manutenzione sui viadotti ferroviari che permettono il collegamento tra Parco Doria e il bacino portuale di Savona.

La tratta di competenza dell'Autorità Portuale è costituita da 61 campate in cemento armato, 5 campate in struttura metallica e 1 campata in muratura ad arco. L'intervento è mirato al risanamento di tutte

le strutture in cemento armato, ad eccezione di quelle non accessibili, per un totale di 57 campate.

VAGLIATURA SPIAGGE

Nel corso del 2013 APSV ha eseguito la messa in sicurezza delle aree demaniali a terra e a mare degli ex cantieri navali Solimano.

La demolizione delle strutture esistenti e la vagliatura del tratto di litorale attiguo hanno permesso di offrire alla cittadinanza un nuovo tratto di spiaggia di circa 8000 mq e una continuità di arenile che dalla foce del Letimbro in direzione Vado Ligure si estende per circa 3 km.

Nella primavera del 2014 sono stati eseguiti lavori analoghi di vagliatura della spiaggia, per una durata di quattro settimane circa, sull'arenile adiacente Piazza Eroi dei Due Mondi e quello sulla sponda sinistra del torrente Letimbro.

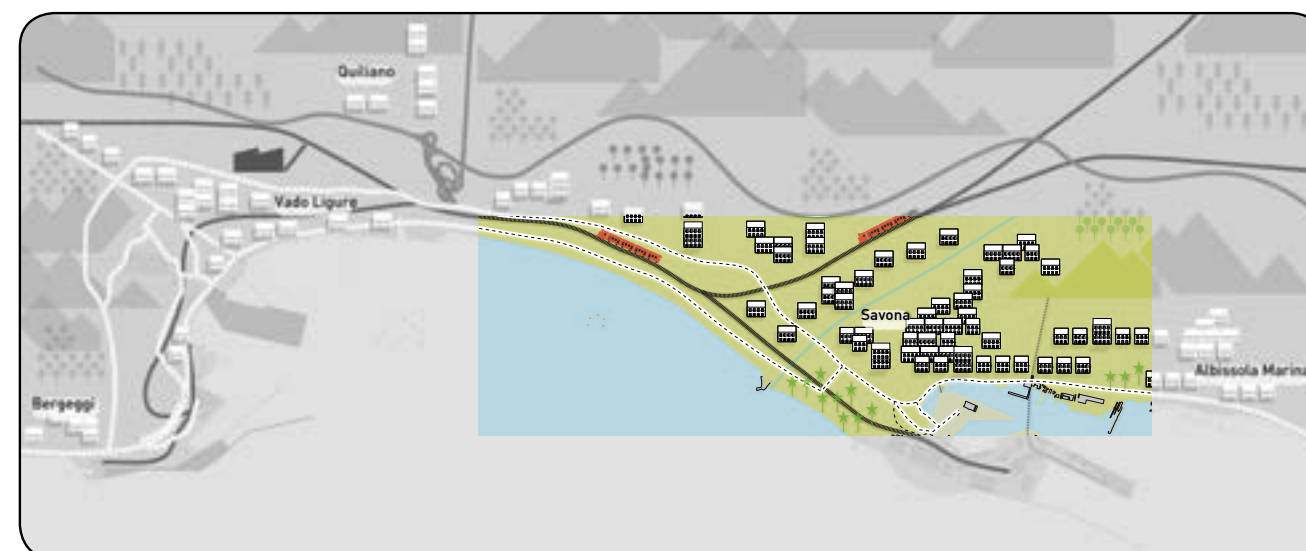
RIQUALIFICAZIONE DEL FRONTE MARE DI ZINOLA

Il progetto prevede il miglioramento del litorale in oggetto sia sotto il profilo della sicurezza, creando un'area di alaggio dedicata, che sotto quello estetico eliminando le baracche balneari ad uso privato e restituendo alla pubblica fruizione l'arenile riqualificato.

È prevista a tergo la realizzazione da parte del Comune di Savona di una passeggiata pubblica con pista ciclabile per collegare Zinola a quella di Vado Ligure.

Il progetto prevede inoltre l'avanzamento della scogliera attuale, con la creazione di uno spazio a mare su cui il Comune di Savona, in collaborazione con APSV, intende realizzare una pista di pattinaggio e di hockey.

Il progetto definitivo ha ottenuto tutte le approvazioni tecniche ed ambientali, mentre il procedimento di Intesa Stato-Regione è attualmente sospeso in attesa di modifiche al Piano della Costa di competenza di enti terzi.



PIATTAFORMA MULTIPURPOSE

Il terminal container



In un contesto internazionale caratterizzato dalla corsa al gigantismo navale si inserisce il nuovo terminal container di Vado Ligure che, grazie alla elevata profondità naturale dei suoi fondali, rappresenta l'unico porto del Nord Tirreno in grado di ospitare le portacontainer di ultimissima generazione.

Si tratta di una grande opera destinata a trasformare in modo determinante il futuro del porto di Savona Vado, resa possibile grazie alla convergenza tra l'interesse pubblico e quello degli operatori privati, con rilevanti ricadute sotto il profilo occupazionale (diretto e indiretto).

L'intervento, in project financing, prevede un investimento totale di 450 milioni di euro di cui 300 milioni a carico pubblico e 150 milioni a carico dei promotori dell'opera: l'Associazione Temporanea di Imprese formata da Maersk, Grandi Lavori Fincosit e Technital.

Una volta operativo il terminal, i servizi di spola ferroviaria trasferiranno i container dalle banchine ai centri intermodali dell'hinterland padano, secondo la

Perché a Vado?

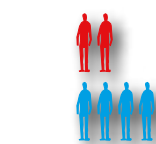
- La posizione favorevole di Vado Ligure, nel punto più settentrionale del Mediterraneo, consente di raggiungere da Sud il mercato del Nord Italia e del Centro Europa (che al momento sono serviti al 70% dai porti del Nord Europa), con chiari vantaggi economici e ambientali (riduzione emissioni CO₂).
- La profondità naturale della rada consente l'ormeggio anche alle navi portacontainer di ultima generazione (14.000 TEU e oltre), caratteristica unica fra gli scali dell'arco ligure e tirrenico.
- La posizione del terminal, all'imboccatura del porto, garantisce un'ottima manovrabilità delle navi, riducendo al minimo l'impiego di rimorchiatori.
- Le infrastrutture ferroviarie disponibili sono linee secondarie sottoutilizzate in grado di accettare maggiori volumi di traffico.
- L'autostrada Savona-Torino consente di raggiungere i mercati interni evitando i nodi più congestionati (come quello di Genova).

Le emissioni di CO₂ di una portacontainer sulla rotta Suez-Vado sono di oltre il 50% inferiori rispetto alle rotte per i porti del Nord

CO₂ MARITIME EMISSIONS (kg/TEU)

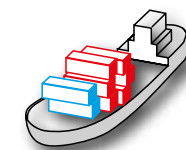


+640 nuovi addetti diretti
previsti a regime



OCCUPAZIONE
PORTUALE

+860.000 TEU
previsto a regime
con il nuovo terminal



TRAFFICO
DI CONTAINER

strategia comune di APSV e APM Terminals di muovere su ferro il 40% del traffico generato. Oltre alle iniziative per migliorare la logistica ferroviaria, nell'ambito del trasporto su gomma sono previsti una nuova viabilità e un nuovo casello autostradale (vedere scheda seguente, su opere complementari e viabilità).

LA SITUAZIONE AD OGGI

L'estate 2012 segna l'inizio a pieno regime dei lavori di edificazione che dovrebbero concludersi entro la primavera del 2018.

Nel 2014 è avvenuto il riposizionamento provvisorio dei pontili rinfusieri prima della loro demolizione (in modo da non interrompere la continuità di servizio) e successivamente il prosieguo della costruzione della piattaforma sul lato di levante.

Tale opera presenterà una superficie totale di 210.000 mq. con una banchina di 700 m lineari e accosti che possono arrivare anche a -22 m, con una capacità di movimentazione a regime di 860.000 TEU.

**Aumentare il traffico
portuale e creare nuova
occupazione**



PIATTAFORMA MULTIPURPOSE

Opere complementari e viabilità



RICOLLOCAZIONE DEI PONTILI E DEGLI IMPIANTI PETROLIFERI

Nel dicembre 2013 è stato preso in consegna da Petrolig il nuovo ormeggio su bricole in corrispondenza della testata del pontile, mentre nel dicembre 2014 sono stati presi in consegna da Esso la nuova piattaforma e il nuovo accosto, situati sul medesimo pontile. Con il completamento delle attività del progetto denominato "Transitorio petroli" è garantita la continuità di esercizio degli impianti relativi ai prodotti petroliferi durante la realizzazione della piattaforma.

A terra, le condutture che oggi corrono nell'alveo del torrente Segno saranno ricollocate su un nuovo percorso, concordato con il Comune di Vado e gli operatori.

SPOSTAMENTO DELLA DIGA FORANEA

L'intervento è necessario per proteggere i nuovi accosti della piattaforma multipurpose. Realizzata la progettazione preliminare dell'intervento nel 2010, nel corso del 2014 sono stati realizzati studi marittimi relativi alle manovre delle navi e sono state effettuate valutazioni circa l'opportunità di suddividere l'intervento in fasi successive di lavoro per garantire una progressiva protezione della costruenda piattaforma, avviando una revisione tecnico/economica del progetto preliminare.

SOVRAPPASSO

È prevista la realizzazione di una connessione viaria tra piattaforma e viabilità portuale attraverso un sovrappasso all'Aurelia che consentirà il collegamento tra le attività insediate sulla piattaforma e il retroporto.

Sono in corso le attività di progettazione esecutiva dell'opera principale e sono terminati i lavori propedeutici di spostamento dei sottoservizi e della viabilità al contorno.

L'inizio dei lavori di costruzione è avvenuto nel terzo trimestre del 2015.

AREE RETROPORTUALI E NUOVI VARCHI DOGANALI DI VADO LIGURE

Per permettere alla piattaforma multipurpose, in fase di realizzazione, di connettersi con il retrostante tessuto urbano è necessaria la realizzazione di alcune importanti opere infrastrutturali volte all'ottimizzazione dei nuovi flussi di traffico in ingresso ed uscita.

A tale riguardo è stato redatto uno studio di fattibilità finalizzato a ridefinire le aree e le infrastrutture del retroporto che individua la soluzione più idonea per la realizzazione dei nuovi varchi doganali ed opere annesse ed il layout per la realizzazione della nuova viabilità comunale di collegamento tra la "zona S16" e via Piave a contorno del centro commerciale "Molo 8.44".

Tale Studio di fattibilità è stato posto come base per le successive fasi progettuali in via di redazione.

NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE

Viste le prospettive di crescita dei flussi di merci e passeggeri della rada di Vado Ligure, sarà necessario potenziare la viabilità di collegamento tra il porto e l'autostrada.

A tale scopo l'Autostrada dei Fiori ha previsto un nuovo casello per collegare direttamente la "A10" e il porto di Vado Ligure, in grado di assorbire interamente il traffico di origine portuale, riducendo sensibilmente i flussi di autoveicoli sulla viabilità locale.

Il costo complessivo previsto per l'intervento, per il quale la Regione Liguria si è attivata ai fini dell'iter approvativo, ammonta a circa 30 milioni di Euro.

Nel corso del 2013 Autostrada dei Fiori ha definito con APSV, Comune di Vado Ligure e Regione Liguria un tracciato condiviso che collegherà la piattaforma all'autostrada.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AT/MT

Per l'alimentazione elettrica di tutte le attività previste sulla piattaforma e nel retroporto, l'Autorità Portuale ha acquistato una cabina elettrica direttamente allacciata alla dorsale alta tensione. Si sono concluse le progettazioni edili e impiantistiche per la trasformazioni AT/MT e le operazioni per l'allaccio alla rete Terna. Nel corso del 2016 saranno avviati gli interventi edili e impiantistici, questi ultimi affidati alla S.V. Port Service.



PIATTAFORMA MULTIPURPOSE

Opere complementari e viabilità



FRONTE MARE VADO LIGURE

L'Accordo di Programma tra Regione Liguria, APSV, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure per la realizzazione della piattaforma prevede una serie di interventi di riqualificazione della fascia costiera.

Tra gli interventi chiave sono stati individuati quello del Porto Turistico, del waterfront e di una zona dedicata alla cantieristica.

La riqualificazione del litorale di Vado Ligure prevede la realizzazione di una passeggiata a mare con pista ciclabile che colleghi Vado Ligure a Zinola, riordino e riqualificazione dell'area vicina al pontile Tirreno Power e riqualificazione del litorale.

Mitigare l'impatto sul territorio del porto e del nuovo terminal

INTERVENTI DI MANUTENZIONE ALLE VIE DI CORSA DELLE GRU PORTAINER NEL BACINO PORTUALE DI VADO

Il progetto prevede il rifacimento delle vie di corsa delle gru "portainer" al fine di ripristinare le tolleranze planoaltimetriche delle rotaie.

AREE DI BERGEGGI

Si prevede di realizzare una separazione tra le aree portuali di Vado Ligure e la zona balneare di Bergeggi, tramite un intervento di sistemazione delle aree di confine con la regione portuale, per creare, come previsto dal Piano Regolatore, una zona di filtro fra il porto e l'area turistico-balneare.

A fine 2012 con un concorso di idee è stato definito un assetto della fascia di rispetto, che ha definito i canoni di riferimento per tutte le successive progettazioni.

TORRENTE SEGNO

Nell'estate 2014 l'Autorità Portuale ha fornito un contributo progettuale al Comune di Vado Ligure per la redazione del progetto preliminare della Sistemazione del tratto terminale dell'asta del torrente Segno finalizzata alla mitigazione del rischio idraulico.



SISTEMA FERROVIARIO



APSV ritiene indispensabile incentivare la logistica ferroviaria per alleggerire il trasporto su strada e per aumentare la capacità di sbarco delle banchine portuali, favorendo un rapido inoltro delle merci verso le aree retroportuali.

In vista dello sviluppo dei traffici containerizzati, già da anni APSV sta mettendo a punto un sistema autonomo di gestione del servizio ferroviario portuale, per realizzare collegamenti navetta fra il porto e le località strategiche dell'entroterra.

L'attenzione è rivolta in particolar modo al bacino di Vado Ligure, dove APM Terminals, gestore del nuovo terminal container, intende muovere su ferro il 40% del traffico generato.

A tale scopo è prevista la costruzione sul fascio di binari esistente alle spalle della

I collegamenti su rotaia potranno essere gestiti in assoluta indipendenza

piattaforma di un impianto intermodale in grado di movimentare dai 15 ai 20 treni al giorno.

A tal fine APSV, nel corso degli ultimi anni, ha effettuato e continua ad effettuare investimenti consistenti non solo nel campo del materiale rotabile ma anche e soprattutto nell'infrastruttura ferroviaria di interesse per i due bacini portuali di Savona e Vado Ligure.

Nel 2010 ha ottenuto la gestione esclusiva del binario di collegamento tra il bacino di Savona e lo scalo merci di Parco Doria e a maggio 2015 ha siglato la Convenzione con RFI per l'utilizzo in gestione esclusiva della stazione di Vado Ligure Z.I. e del tratto di collegamento con Parco Doria stabilendo come data di consegna il 13 dicembre 2015 in concomitanza del cambio orario RFI.

In questo modo le traslazioni su rotaia da e verso i due bacini portuali potranno essere gestiti in assoluta indipendenza aumentando quindi di molto la flessibilità in termini di movimentazioni.

L'APSV è l'unico porto italiano ad essere in possesso di mezzi di manovra, locomotive per la trazione in linea, circa 60 km di binari ferroviari e stazioni ferroviarie elettrificate e non, traducendo, pertanto, in pratica il proprio impegno in ambito logistico e multimodale in linea con le normative europee.

Il 40% dei container movimentati dalla piattaforma andrà su rotaia



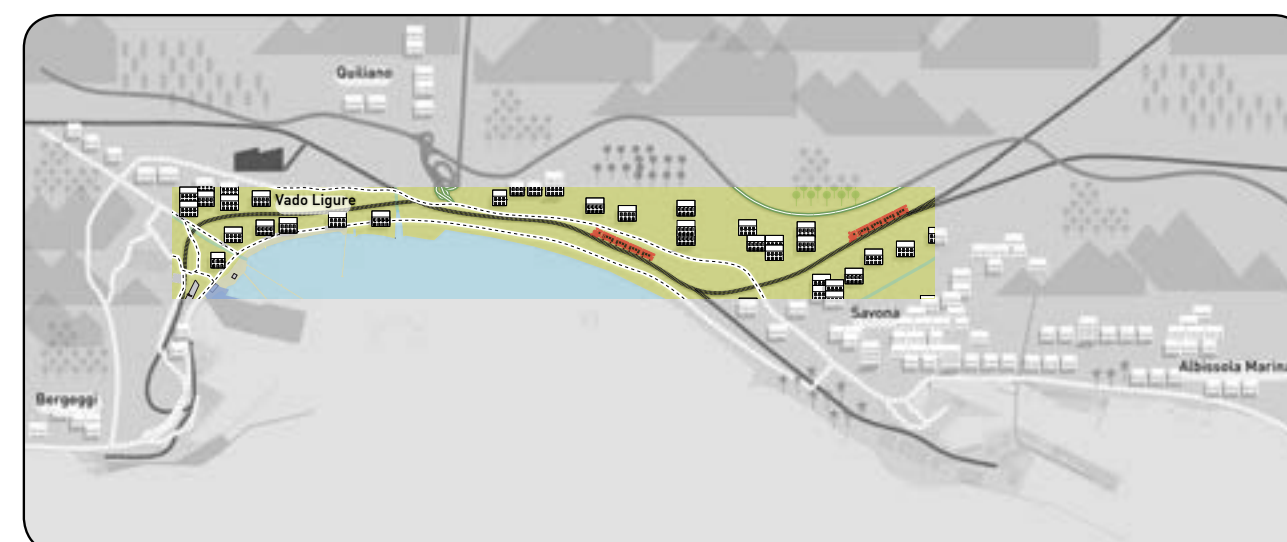
Parco macchine APSV:

4 locomotori elettrici E655

2 locomotori elettrici TRAXX F140DC E483

6 macchine da manovra HENSCHEL

2 locotrattori ZEPHIR



SISTEMA LOGISTICO



Grande rilevanza riveste oggi la logistica, in quanto, una logistica in grado di muovere le merci in modo rapido e conveniente aumenta considerevolmente la competitività del porto. Ecco spiegato perché l'APSV stia investendo tante energie e risorse nel trasporto ferroviario e nelle attività retroportuali, con lo scopo di collegare al meglio i bacini portuali alle reti di trasporto creando aree logistiche in grado di offrire ai clienti un'ampia gamma di servizi favorendo la crescita dell'economia locale.

Nuove attività di logistica e distribuzione troveranno spazio nel sistema retroportuale

In quest'ottica sono stati stretti rapporti con l'Interporto di Rivalta Scrivia, il Polo Logistico di Mortara, la piastra logistica di Mondovì e l'Interporto di Torino S.I.TO.



INTERPORTO VIO

L'interporto Vado Intermodal Operator (VIO) si estende su un'area di 232.000 m2 proprio alle spalle del porto di Vado Ligure a cui è collegato mediante viabilità dedicata. Grazie alle sue infrastrutture, che comprendono 60.000 m2 di magazzini doganali coperti di cui 15.000 m2 frigoriferi, e ai servizi che offre, quali stoccaggio, movimentazione merce, sdoganamento, consulenza doganale fiscale e sanitaria e attività di picking, la struttura si attesta come una importante piattaforma logistica che offre servizi ad operatori leader dei settori della frutta secca, miele e caffè.

La sue infrastrutture insieme alla posizione strategica, giusto alla spalle del bacino di Vado Ligure, rendono l'interporto un anello fondamentale della catena logistica soprattutto in considerazione delle prospettive di sviluppo della zona (completamento della piattaforma contenitori).

Proprio sulle aree adiacenti il VIO è prevista la realizzazione di un nuovo terminal intermodale a servizio del porto di Vado ed alla piattaforma in costruzione. Infatti per rendere possibile il trasporto su ferro del 40% del traffico della nascente infrastruttura portuale sarà di fondamentale importanza la costruzione di un terminal ferroviario in grado di caricare rapidamente su treno i container in arrivo e di inoltrarli verso le destinazioni finali quali nord Italia, Svizzera e Baviera.



L'interporto Vio è l'unico interporto "core" della Liguria

Consapevole della strategicità dell'interporto di Vado in prospettiva futura, in quanto il terminal intermodale costituirà l'unica connessione tra le banchine portuali e la rete ferroviaria, APSV nel corso del 2015 ha portato a termine l'acquisto del pacchetto azionario della società VIO arrivando ad ottenerne il 72%.

L'importanza strategica di questo interporto è stata confermata anche a livello comunitario dove il VIO è stato incluso tra i terminal intermodali "core" della rete Ten-T e parte integrante del corridoio prioritario Rhine-Alpine.

Tale riconoscimento europeo, unico interporto ligure a riceverlo, rappresenta un importante tassello anche in chiave futura in quanto permetterà di accedere alla maggior parte dei fondi stanziati dalla UE, destinati principalmente alle strutture "core" e all'implementazione dell'intermodalità, per il completamento della rete TEN-T.



LA FILIERA DEL CARBONE



La logistica del carbone del savonese rappresenta un esempio molto interessante perché ha saputo riutilizzare le strutture antiche affiancandole a moderne tecnologie raggiungendo così ottimi risultati sia in termini economici che ambientali. Adesso il carbone sbarcato presso gli Alti Fondali di Savona, dove grazie ai profondi accosti possono attraccare navi di ultima generazione, viene inoltrato tramite un sistema di nastri sotterranei alla funivia che è in grado di trasferire giornalmente ai parchi della Valbormida oltre 6.000 t. di materiale.

Un tunnel sotterraneo collega il Terminal Alti Fondali di Savona alla funivia

L'ultimo tassello mancante della filiera del carbone è rappresentato dalla copertura dei parchi carbone di Bragno, che permetterà di ridurre al minimo le dispersioni nell'aria delle polveri sottili.



RIQUALIFICAZIONE DEI PARCHI CARBONE DI BRAGNO

Nel corso del 2013 si è svolta la gara di appalto per la progettazione dei Parchi Carbone di Bragno, che si è conclusa con l'aggiudicazione definitiva nel febbraio 2014.

L'opera, volta a migliorare la qualità dell'ambiente, prevede la realizzazione di due magazzini indipendenti e separati lunghi 372 metri e larghi 53, per una superficie totale di 43.000 mq.

Copertura dei parchi carbone nel rispetto dell'ambiente circostante

Entrambi i magazzini avranno un sistema di movimentazione e riempimento meccanizzato. Il cantiere è stato aperto a settembre 2014 e la durata dei lavori previsti è di 36 mesi.



DICONO DI NOI



Per verificare come viene percepito il Bilancio di Sostenibilità, abbiamo effettuato una inchiesta tramite un questionario rivolto agli operatori portuali.

Dalla valutazione dei questionari emerge che quasi tutti gli interlocutori (7 su 8) conoscevano già il Bilancio di Sostenibilità, che lo ritengono molto utile (5) o a sufficienza (3), assegnandogli complessivamente un giudizio tra buono (7) e ottimo (1).

L'argomento di maggior interesse si conferma la parte strategica con l'esposizione dei progetti in corso e in divenire.

Nell'ambito della comunicazione gli intervistati considerano che APSV adotta forme adeguate a l'agire del porto e le azioni comunicative suggerite sono brochure informative, convegni e conferenze.

Secondo gli intervistati l'attenzione di APSV si è rivolta molto a: ampliamento spazi portuali per merci e safety e security; a sufficienza per: ampliamento area passeggeri, sistema ferroviario, ambiente e sistema logistico e retroportuale

Le priorità sarebbero invece ampliamento degli spazi e infrastrutture portuali per merci e per il sistema retroportuale e logistico.



Editore:

Autorità Portuale di Savona
via Gramsci, 14
17100 Savona - Italia
www.porto.sv.it
authority@porto.sv.it

Realizzato da:

Area Comunicazione e Grafica
Autorità Portuale di Savona

L'Autorità Portuale di Savona non si assume alcuna responsabilità per eventuali inesattezze di qualsiasi descrizione, anche se l'editore sarà lieto di ricevere emendamenti per un eventuale inserimento nelle future edizioni.

Stampato a dicembre 2015

