



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

RELAZIONE ANNUALE

2015

(Art. 9, comma 3, lettera c) legge n. 84/94)

APPROVATA NELLA SEDUTA DI
COMITATO PORTUALE
DEL 28 APRILE 2016

Aprile 2016

Indice

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI	3
2. ATTIVITÀ OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO.....	7
3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE.....	34
4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	63
5. FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI	71
6. GESTIONE DEL DEMANIO	77
7. TASSE PORTUALI	83

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione e organizzazione degli uffici nonché all’informatizzazione delle procedure

Nel corso dell’anno 2015, la dotazione organica è stata oggetto di revisione ed è stata modificata a seguito della delibera di Comitato Portuale n. 63/1/2015 del 14 ottobre 2015 “Revisione della Pianta Organica”, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. M_INF/PORTI/24095 del 24 novembre 2015.

La consistenza del personale è passata da 205 unità (così come già indicate al 31 dicembre 2014) a 209 unità, facenti parte della Segreteria Tecnico Operativa, principalmente per effetto dell’inserimento di n. 17 unità di personale proveniente dalla società Finporto di Genova s.r.l. in liquidazione (Delibera n. 49/3/2014 del 31 luglio 2014 e approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n. M_INF/PORTI/106 del 8 gennaio 2015), che ha determinato l’esigenza di revisione della pianta organica attuata con la sopra citata Delibera.

La consistenza dell’organico al 31 dicembre 2015 è presentata nel prospetto seguente, che riassume lo scenario occupazionale dell’Ente, caratterizzato dal completo assorbimento delle posizioni ad esaurimento ancora presenti (n.7) al 31 dicembre 2014.

ORGANICO AL 31 DICEMBRE 2015		
Posizioni	Dotazione organica approvata	Copertura effettiva dell’organico
DIRIGENTI	14	11*
QUADRI	54	50
IMPIEGATI	153	148
OPERAI	-	-
Totali	221	209

* esclusa la posizione riferita al Segretario Generale e comprensivo di n. 1 tempo determinato (portavoce)

Tale quadro occupazionale è stato determinato, in uscita, da n. 14 cessazioni di personale (di cui n. 7 appartenenti alla categoria impiegati, n. 5 Quadri e n. 2 Dirigenti). In entrata, oltre all’inserimento del personale ex Finporto (n. 17 unità), le procedure di selezione di personale impiegatizio avviate nell’anno 2014 hanno portato all’assunzione di n. 1 risorsa nel corso del 2015. Le altre due procedure, per la ricerca di n. 3 impiegati, conclusesi

nell'anno sono state oggetto di sospensione cautelativa (decr. n. 790 del 27 agosto 2015), poi rimossa (decr. n. 102 del 8 febbraio 2016) in esito all'intervenuta approvazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della nuova dotazione organica.

Si segnala inoltre che, per irrobustire ulteriormente la struttura organizzativa nei settori tecnici maggiormente carenti di figure professionali specialistiche, sono state altresì autorizzate, nel 2015, tre ulteriori selezioni pubbliche, per titoli ed esami, per la ricerca di n. 3 impiegati, in attuazione dei criteri per le assunzioni di personale adottati con deliberazione del Comitato Portuale n. 134/2/2010 del 29 dicembre 2010 "Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti – art. 2 – specificazione di criteri aziendali per l'assunzione di personale" e in conformità alle linee guida diffuse in materia da Assoporti (nota prot. n. 530/13 del 5 giugno 2013). Tali procedure, anch'esse oggetto di sospensione cautelativa, saranno attivate nell'anno 2016. È stata altresì autorizzata una selezione pubblica per titoli ed esami per la sostituzione, a tempo determinato, di un dipendente con diritto alla conservazione del posto di lavoro.

Si segnalano quindi i seguenti interventi di razionalizzazione organizzativa (a., b.) e di valorizzazione del capitale umano per mezzo dell'affidamento di maggiori compiti e responsabilità (c., d.):

- modifiche alla struttura organizzativa (decr. n.ri 65, 366 e 639/2015);
- sedici trasferimenti di personale, di cui uno in esito a selezione interna;
- un passaggio di livello nell'ambito della categoria quadri, in applicazione di un accordo sindacale;
- due attribuzioni di responsabilità di Ufficio.

E' inoltre intervenuta, a definizione del precedente reciproco distacco di personale presso la Autorità Portuale di Savona, una procedura di mobilità diretta di interscambio.

Col perdurare, anche per l'anno 2015, di quanto disposto dall'art. 6 c. 13 del D.L. 78/2010 convertito con legge n. 122/2010, le spese per la formazione del personale dipendente dell'Ente sono state mantenute al 50% rispetto a quelle dell'anno 2009. Nel corso dell'anno sono stati attivati 60 corsi di formazione, per un totale di 2.511 ore erogate e 245 iscrizioni effettuate, che hanno visto coinvolti 135 dipendenti di 58 Uffici dell'Ente.

La formazione erogata nel 2015 è stata caratterizzata da interventi obbligatori, sia in materia di sicurezza del lavoro, sia per l'aggiornamento professionale di ingegneri, architetti e avvocati, nonché da iniziative a catalogo di aggiornamento normativo (specialmente su appalti e contratti, *jobs act*, anticorruzione) e da un corso in house in materia di diritto amministrativo che ha coinvolto trasversalmente ampia parte del personale.

Con riferimento alle iniziative intraprese nell'anno 2015 nel settore *dell'Information Communication Technology*, nella consapevolezza che un congruo utilizzo della tecnologia rappresenti un insostituibile strumento sia per il perseguimento di un miglioramento, in termini di efficienza e di efficacia, dei processi di ogni singola Struttura, sia per gli adempimenti, nei tempi e nei modi previsti, richiesti dalle norme vigenti (quali ad esempio le pubblicazioni in tema di trasparenza, di appalti, di recupero crediti, di monitoraggio delle opere pubbliche, la gestione del processo di fatturazione elettronica e della gestione documentale), l'Ente ha consolidato e rafforzato la piattaforma informatica atta a garantire la fornitura di tutti quei servizi che le attuali esigenze impongono, al contempo studiando la fattibilità di eventuali soluzioni di rinnovamento.

In relazione alle procedure, sono state implementati e mantenuti i sistemi gestionali in uso e avviati alcuni studi per una reingegnerizzazione, da un punto di vista sia funzionale sia tecnologico.

Per quanto riguarda la piattaforma infrastrutturale, al fine di poter garantire *standards* qualitativi adeguati, il sistema è stato ammodernato ed è stato avviato uno studio per poter procedere, con il minor impatto possibile, ad una sostituzione degli attuali *storage* con apparati di nuova generazione: tale progetto permetterebbe l'utilizzo di sistemi più efficienti con minori costi di manutenzione.

Sono inoltre in corso di valutazione tematiche e problematiche, sia tecnologiche sia normative, connesse alla possibile introduzione di sistemi basati su "*Cloud*".

L'attività di ammodernamento ha interessato anche i *devices* di ogni singolo utente (siano essi fissi o mobili), standardizzando e atualizzando i sistemi operativi e i *software* ivi installati, nell'ottica di fornire piattaforme continuamente aggiornate e supportate e di seguire così l'evoluzione tecnologica, avendo particolare riguardo ai temi di sicurezza dei dispositivi informatici.

1.2 Eventuali costituzioni di o partecipazioni in società di cui all'art. 6 comma 6 della legge n.84/94

Il tema delle partecipazioni in capo ad Autorità Portuale è stato oggetto di varie delibere del Comitato Portuale delle quali l'ultima è datata 26 marzo 2015 e ha condotto all'approvazione del piano di razionalizzazione delle Società partecipate dall'Ente (http://www.gazzettaamministrativa.it/opencms/export/sites/default/gazzetta_amministrativa/amministrazione_trasparente/liguria/autorita_portuale_di_genova/070_ent_con/020_soc_par/2015/Documenti_1427810566390/1427810568150_piano_di_razionalizzazione_delle_societx.pdf).

Nel mese di dicembre 2015 è stato espressamente richiesta alle società interessate la liquidazione della partecipazione azionaria in capo ad Autorità Portuale nel rispetto di quanto previsto nel suddetto piano di razionalizzazione.

2. ATTIVITÀ OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO

2.1 Aggiornamenti sul Piano Regolatore Portuale

Nel corso del 2015 sono stati conclusi gli studi e gli approfondimenti necessari per la definizione degli schemi del nuovo Piano Regolatore Portuale, prevalentemente con risorse interne e con alcuni contributi esterni e sono state avviate le procedure di valutazione ed approvazione degli stessi.

Si riporta di seguito una sintesi dei lavori svolti nel corso dell'anno.

Presentazione e approvazione in Comitato del Documento di Piano e del Rapporto Ambientale Preliminare

A seguito degli approfondimenti precedentemente svolti e che hanno riguardato in particolare:

- le interferenze tra attività portuali e aeroportuali,
- i profili tecnici relativi alle opere di protezione a mare,
- i profili di rischio e fattibilità tecnica connessi ad alcune scelte di Piano Regolatore Portuale (PRP),
- le valutazioni ambientali da inserire nel Rapporto Preliminare Ambientale da redigere per l'attivazione della Valutazione Ambientale Strategica sul nuovo PRP,
- le ipotesi di pianificazione su specifiche aree portuali quali ad esempio quella compresa tra la Fiera di Genova e le aree del Porto Antico,
- le ipotesi di riqualificazione urbana interfaccia porto-città a Prà-Voltri.

sono stati elaborati uno schema di Piano, una sua alternativa e il relativo Rapporto Ambientale Preliminare che sono stati presentati al Comitato Portuale in data 27 febbraio 2015.

In particolare il documento di Piano presentato contiene una prima parte introduttiva che contestualizza le scelte di pianificazione e che fornisce:

- un generale inquadramento macroeconomico e di sviluppo del settore che mette in evidenza le principali tendenze del mercato tra le quali spicca quella del gigantismo navale, tendenza che ha determinato la necessità incombente di adeguare gli accessi marittimi e le altre infrastrutture e infostrutture necessarie al fine di gestire le nuove navi e i nuovi volumi di traffico;
- un inquadramento delle direttive e regolamenti a livello europeo che forniscono utili indicazioni su temi ambientali, di tecnologia, di infrastrutturazione e così via.

Sulla base di quanto evidenziato vengono quindi descritte le scelte di Piano, definendo gli obiettivi da perseguire e le strategie individuate a tal fine.

Gli orientamenti per il nuovo Piano Regolatore Portuale-PRP trovano motivazione in diversi fattori quali l'esperienza vissuta nella gestione del primo e vigente piano, le esigenze degli operatori logistici e portuali, le tendenze che caratterizzano il mercato marittimo e portuale e le politiche comunitarie e nazionali nel campo dei trasporti e della logistica. Essi sono volti al perseguimento dei seguenti macro-obiettivi:

- aumento della competitività
- potenziamento della capacità produttiva
- integrazione nelle reti internazionali
- sostenibilità ambientale

Il piano vuole quindi essere strumento di creazione di valore per il territorio attraverso lo sviluppo del ruolo di nodo strategico della rete nazionale ed europea dei trasporti che il porto di Genova già esprime, forte della sua posizione baricentrica rispetto ai mercati di interesse e della sua localizzazione sui principali assi e corridoi di collegamento internazionale.

Al fine di perseguire gli obiettivi individuati per il PRP, sono state delineate alcune strategie riconducibili ai grandi temi di **accessibilità, innovazione, flessibilità e condivisione**.

La prima strategia, dell'**accessibilità**, consiste nella creazione di condizioni ottimali per l'accessibilità marittima, terrestre e urbana alle aree portuali genovesi.

La seconda strategia, dell'**innovazione**, si concentra prevalentemente sugli interventi di innovazione procedurale, tecnologica e organizzativa che il piano può sviluppare con la collaborazione di pubbliche amministrazioni e operatori privati. Tali interventi consentono di ottimizzare l'utilizzo degli spazi portuali. Permettono infatti di gestire una maggiore quantità di traffici con un relativo incremento di aree a terra, assicurando una fluidificazione dei traffici e inserendo il porto di Genova nella rete logistica almeno di livello nazionale, quale nodo strategico di impulso allo sviluppo.

La terza strategia, della **flessibilità**, propone il piano come uno strumento dinamico, capace di adattarsi alle continue modifiche dello scenario economico. Vuole rispondere alle esigenze del porto sotto il profilo operativo, procedurale proponendo un piano di tipo strutturale che, come indicato dalle linee guida sui Piani Regolatori Portuali del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, recepisce valori e vincoli ambientali e contiene un quadro conoscitivo necessario per la condivisione e la legittimazione dei caratteri, dei valori e delle limitazioni d'uso del territorio, sulla base del quale vengono fissati gli indirizzi da perseguire per i diversi ambiti portuali, individuando le condizioni indispensabili per l'attuazione delle trasformazioni e i margini di flessibilità funzionale perseguibili.

La quarta strategia, della **condivisione**, riguarda gli obiettivi di piano, il processo di elaborazione e approvazione dello stesso e l'uso degli spazi portuali. Si incentra sulla

compartecipazione di città e porto alle strategie di crescita reciproche, mirando ad un innalzamento del livello di competitività e di qualità delle soluzioni pianificatorie individuate e offerte, in luogo di precedenti logiche di compensazione e di negoziazione.

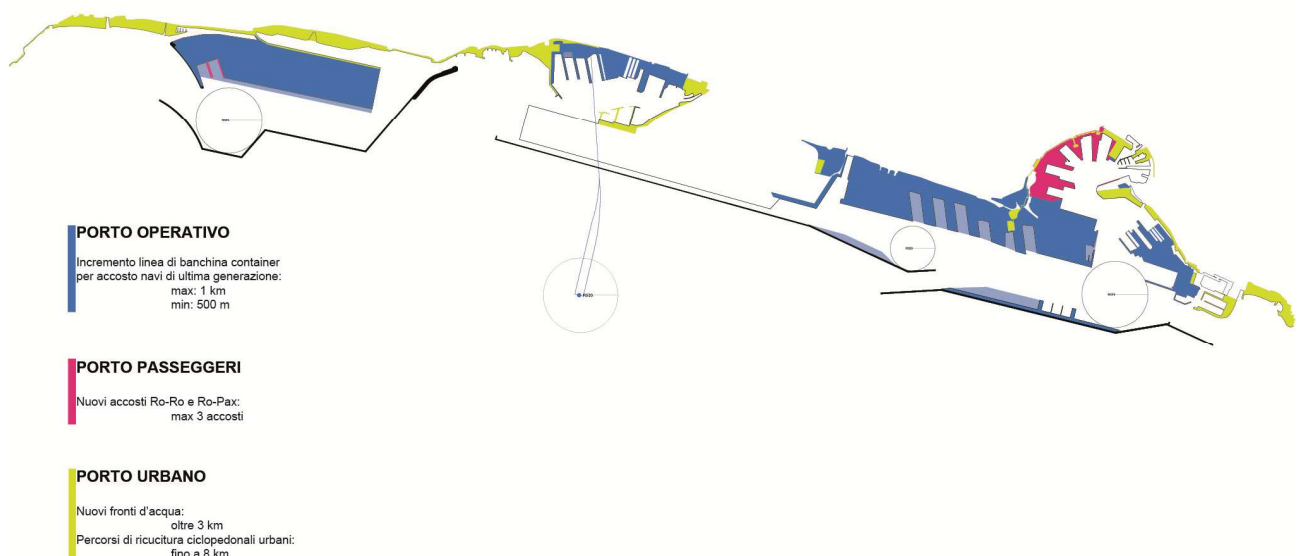
Alla luce degli obiettivi definiti e in funzione delle strategie individuate per perseguirli è stata elaborata la struttura del piano che si articola in due componenti:

- una parte immateriale, che contempla tutte le azioni sviluppate da Autorità Portuale sotto il profilo organizzativo, delle infostrutture e dei sistemi logistici integrati;
- una parte fisica, che individua le scelte sotto il profilo degli interventi e sotto il profilo funzionale, mettendo in risalto la necessità di flessibilità e suggerendo alternative per temi rilevanti sotto il profilo ambientale, come richiesto per l'avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

In particolare il piano definisce strategicamente tre diversi ambiti funzionali:

- un ambito operativo (**porto operativo**), funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali;
- un ambito passeggeri (**porto passeggeri**) che per la natura funzionale e la sua collocazione nel contesto genovese può svolgere un ruolo di cerniera tra le parti strettamente operative e quelle urbane;
- un ambito di interazione tra porto e città (**porto urbano**), dove collocare funzioni portuali e non solo che permettano di collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane.

Ambiti funzionali nel Nuovo Piano Regolatore Portuale



Fonte: Autorità Portuale di Genova

All'interno di questi ambiti vengono individuate le vocazioni funzionali e le funzioni ammissibili, anche diverse tra loro ma con analoghi carichi urbanistici e ambientali. In questo il piano si differenzia dal precedente, prevedendo maglie funzionali più ampie per i singoli ambiti territoriali e andando a costituire una cornice di riferimento per le possibili scelte pubbliche e private.

Nella struttura rappresentata gli obiettivi e le scelte di piano costituiscono il quadro generale nel quale, sulla base della norma dello strumento, si esplica un'ampia flessibilità attuativa, demandata a singoli progetti e interventi.

La proposta di piano è costituita quindi da una soluzione generale che si fonda su alcuni elementi invarianti e rispondenti alle strategie e agli obiettivi che il piano intende perseguire:

- adeguamento delle imboccature e delle opere marittime;
- innovazione tecnologica e organizzativa;
- limitata espansione a mare e maggiore sfruttamento degli spazi esistenti;
- riorganizzazione e potenziamento del settore industriale;
- riqualificazione e rigenerazione urbana, anche tramite la creazione di nuovi affacci a mare e nuovi percorsi.

Sulla base di questi elementi vengono elaborati due scenari, uno Schema di Piano ed una alternativa, necessari ai fini della procedura di Valutazione Ambientale.

Entrambi si basano su un nuovo assetto delle opere di protezione a mare che consentirà un accesso al porto ed una manovrabilità interna allo stesso tali da soddisfare, in massima sicurezza e in condizioni economiche concorrenziali, le esigenze di traffico navale caratterizzato da dimensioni crescenti del naviglio, tipologie merceologiche diverse, componenti merci e passeggeri.

Sono state infatti definite nuove opere marittime di protezione che riguardano principalmente tre ambiti territoriali: il Bacino antistante l'imboccatura di ponente di Sampierdarena; il Bacino di Sampierdarena; il Bacino di Prà.

Gli scenari (Schema di Piano e alternativa) definiscono poi gli assetti funzionali, riconducibili ai tre ambiti (operativo, passeggeri e urbano), e gli interventi previsti procedendo per una suddivisione in quattro aree territoriali, al fine di consentire una più agevole e approfondita lettura. La suddivisione fra aree viene effettuata non già sulla base di cesure nella logica pianificatoria ma piuttosto in relazione alle discontinuità del territorio costiero, riconducibili ai torrenti Varenna e Polcevera, e alla sua morfologia che individua il promontorio di S. Benigno come un elemento di separazione tra il bacino di Sampierdarena e l'area del porto storico/porto antico.

In particolare lo Schema di Piano propone le soluzioni di seguito sinteticamente descritte.

Area territoriale Voltri - Prà - Pegli

I principali interventi previsti in quest'area territoriale vogliono costituire un bilanciato sviluppo di funzioni operative e urbane. Dal punto di vista portuale, gli interventi caratterizzanti sono quelli finalizzati al potenziamento della capacità operativa dell'attuale terminal contenitori del porto di Prà mediante la modifica delle attuali opere di protezione e l'estensione della banchina e delle aree operative dedicate al traffico contenitori ovvero a una funzione mista contenitori/Ro-Ro. Tali modifiche risultano necessarie al fine di garantire l'accessibilità e nuovi accosti alle prospettate navi portacontenitori con portata pari a circa 24.000 TEU e oltre.

Dal punto di vista urbano il piano si prefigge di ricostituire la continuità del litorale e del collegamento tra le aree di Voltri e Prà mediante la creazione di un nuovo canale d'acqua e di una direttrice di percorso ciclo-pedonale attestato lungo lo stesso.

Area territoriale Multedo - Sestri Ponente - Cornigliano

I principali interventi da realizzarsi nell'area territoriale riguardano la riorganizzazione del terminal petrolifero a Multedo e l'ipotesi di trasferimento degli attuali impianti chimici dal contesto urbano alle aree portuali con contestuale rifacimento degli stessi secondo le più avanzate soluzioni tecnologiche.

Area territoriale Sampierdarena

I principali interventi previsti nell'area territoriale in questione sono quelli finalizzati alla modifica

delle attuali opere di protezione del Bacino di Sampierdarena, sia in riferimento all'imboccatura di Ponente sia per quanto concerne l'imboccatura di Levante. Il piano consente inoltre l'eventuale riempimento degli specchi acquei compresi fra gli esistenti pontili secondo un layout flessibile da

realizzare in funzione delle esigenze operative.

Dal punto di vista urbano il piano prevede una continuità di percorsi dal Porto Antico fino alla Lanterna.

Area territoriale Porto Antico - Aree di Levante

Le aree del Porto Antico e delle Riparazioni Navali risultano interessate dalla modifica delle opere di protezione a mare, anche ai fini dell'accessibilità delle navi da crociera e di quelle in entrata o uscita dai bacini di carenaggio.

Avvio delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Nella seduta di Comitato del 26 marzo 2015 è stata deliberata l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sulla base degli schemi di PRP sopra descritti e del rapporto Preliminare Ambientale presentato.

L'avvio della procedura di VAS, come prescritto dalla normativa vigente, infatti costituisce parte integrante del procedimento di formazione del piano.

Parallelamente agli studi per definire gli scenari di piano e in coerenza con gli stessi, si è svolta la redazione del Rapporto Preliminare Ambientale, che definisce le caratteristiche e le prestazioni ambientali e paesaggistiche delle aree portuali e fornisce i primi elementi di confronto, in termini di criticità e opportunità, fra le due proposte di sviluppo presentate.

La procedura di VAS, nella sua fase preliminare richiede infatti, come si è detto, che l'Autorità Portuale presenti delle alternative di sviluppo portuale coerenti con gli obiettivi generali prefissati ai fini di valutarne gli impatti sull'ambiente e sul territorio. Le alternative presentate potranno poi subire alcune variazioni e/o integrazioni a seguito della valutazione dei soggetti competenti in materia ambientale.

Pertanto su istanza di Autorità Portuale in data 11 maggio 2015 è stata avviata dalla Regione Liguria la fase di consultazione/scoping prevista dalla normativa vigente.

In tale contesto è stato richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale un contributo di competenza per individuare gli aspetti ambientali del Piano da approfondire. La fase di scoping infatti consiste in una fase collaborativa nella quale il proponente (Autorità Portuale) può derivare dal confronto con i soggetti competenti indicazioni utili a sviluppare sia lo Schema di Piano che il relativo Rapporto Ambientale.

In data 26 giugno 2015 si è quindi svolta Conferenza istruttoria prevista dalla L.R. 32/2012 a tal fine.

A conclusione della fase di scoping sono stati trasmessi ad Autorità Portuale i contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale.

In particolare sono emersi come componenti da approfondire le emissioni in atmosfera e il rumore riconducibili alle attività portuali.

Per quanto concerne la valutazione delle emissioni generate in ambito portuale è stato richiesto di redigere un modello di apporzionamento delle emissioni dipendenti dalla presenza del Porto, che consenta in una seconda fase di simulare la propagazione delle emissioni all'ambito urbano riconducibili agli scenari di Piano.

Anche per quanto concerne la valutazione dell'impatto acustico è stata richiesta la realizzazione modello di dispersione del rumore riferito alle attuali attività presenti in ambito portuale e la successiva modellazione della propagazione all'ambito urbano a

seguito di quanto previsto scenari di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale.

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

Nella seduta del Comitato Portuale del 30 ottobre 2015 è stato presentato Piano Operativo Triennale 2016-2018, successivamente approvato nella seduta del 18 novembre 2015 nell'ambito del quale è stata inserita la riprogrammazione delle opere portuali per l'anno 2015.

Rispetto a quanto già programmato, è stato posticipato al 2016 un insieme di opere per le quali sono state avviate le procedure di gara e che non sono state perfezionate nel corso dell'esercizio ovvero quelle la cui gara sarà avviata nei primi mesi del 2016.

L'elenco degli interventi consolidatisi è riproposto nella tabella seguente.

Riprogrammazione delle opere per l'anno 2015

Interventi	2015
Adeguamento calibro carreggiata nord a futuro uso urbano viadotto Cesare Imperiale	150.000,00
Progetto di demolizione struttura in muratura paramento interno diga	100.000,00
Ponte dei Mille - riprofilatura/rimodulazione prolungamento terrazza d'imbarco originaria lato ponente	300.000,00
Nuovo raccordo ferroviario su Ponte Eritrea	300.000,00
Realizzazione sottofondi piazzale Calata Bettolo con applicazioni tecniche trattamento a calce/cemento materiali di dragaggio	1.277.038,57
Ripristino banchina e scassa di Ponte Assereto Nord	661.846,00
Programma Manutenzioni	
Lavori di manutenzioni e di pronto intervento agli impianti elettrici e telefonici del Porto di Genova	612.757,95
Manutenzione e pronto intervento della segnaletica stradale delle aree comuni del Porto di Genova	496.780,41
Dragaggio foce torrente Chiaravagna	534.702,00

Manutenzione straordinaria Opere Marittime Fase 1 - Interventi di assestamento/adeguamento in aree portuali e manutenzione delle boe luminose, mede e basamenti dei fanali del Porto di Genova	680.000,00
Pontile Colombo - ripristino serraglia della scassa di levante- Somma Urgenza - integrazione	15.910,50
Lavori di manutenzione stradale, pronto intervento e controllo del territorio nelle aree di competenza di Autorità Portuale	1.926.778,87
TOTALE	7.055.814,30

2.3 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri

Il traffico merci e passeggeri nel porto di Genova

Nel 2015 il porto di Genova ha movimentato merce per un volume complessivamente pari a oltre 51 milioni di tonnellate, in lieve flessione rispetto al 2014 di circa l'1,2%. La scomposizione per tipologia merceologica illustra come le diverse componenti di traffico abbiano subito variazioni differenti, caratterizzate a loro volta dagli andamenti dei settori di riferimento.

Nello specifico, per quanto attiene all'ambito commerciale, vanno evidenziati i trend di crescita del comparto della merce containerizzata e del traffico convenzionale, che hanno registrato rispettivamente +1% e + 3,4% rispetto all'anno precedente; di medesimo segno, anche se con volumi di traffico attestati su livelli decisamente inferiori rispetto al passato, si posiziona il comparto delle rinfuse solide, con + 15,6% sul 2014.

Diversamente, fanno segnare decrementi il comparto delle rinfuse liquide, sia nella componente oli minerali sia nelle restanti componenti (prodotti chimici e vegetali), facendo registrare rispettivamente una riduzione di traffico sul 2014 pari al 6,7% e al 12,8%.

Nel suo complesso la funzione commerciale ha mostrato una sostanziale stabilità rispetto al 2014, con una movimentazione di circa 48 milioni di tonnellate.

Non altrettanto positivo è stato l'andamento della funzione industriale che caratterizza le lavorazioni siderurgiche dell'ILVA che ha mostrato una contrazione complessivamente pari al 6,9%: per quanto concerne la movimentazione di rinfuse solide (ormai residuale) le stesse hanno fatto registrare una riduzione sul 2014 del 16,4%, mentre il core business, rappresentato dai prodotti siderurgici, ha subito un calo pari a circa al 6,4% connesso all'andamento complessivo delle attività del gruppo e ai noti problemi che hanno investito gli stabilimenti direttamente collegati all'impianto genovese.

Il traffico passeggeri è stato invece caratterizzato da un incremento complessivo pari al 4% rispetto al 2014, scomponibile in + 2,9% nel segmento delle crociere e in + 4,4% in quello dei traghetti.

In relazione alle performance degli altri principali scali europei, il porto di Genova ha sostanzialmente confermato i traffici complessivi dell'anno precedente, facendo segnare una lieve calo dell'1,2%, che ha in parte scontato la decisa crescita del 2014, superiore a tutti i principali porti europei, tranne Barcellona. Nel 2015, a livello UE, si è registrato un aumento generalizzato dei traffici (Rotterdam + 4%, Anversa + 4,7%, Marsiglia +4,1%, Valencia + 4,4%, Barcellona + 1,3%) con il solo porto di Amburgo che invece ha dovuto registrare una pesante sottoprestazione pari al 5,8% (fonte ESPO 2015 e web site ufficiali dei porti).

Traffici porto di Genova 2010- 2015 (tonn.)

TRAFFICI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2015- 2014
MERCE VARIA di cui:	26.397.543	27.516.989	28.837.697	27.653.076	30.235.527	30.755.964	1,7%
traffico containerizzato	17.655.776	18.928.463	20.617.496	19.386.333	21.642.622	21.866.983	1,0%
traffico convenzionale	8.741.767	9.588.526	8.220.201	8.266.743	8.592.905	8.888.981	3,4%
RINFUSE SOLIDE	1.648.553	1.428.367	838.732	823.783	851.831	984.727	15,6%
OLI MINERALI	18.830.839	17.021.585	16.363.122	16.041.915	16.079.249	14.998.352	-6,7%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE di cui:	865.869	830.127	835.874	789.525	866.187	755.171	-12,8%
oli vegetali, vino	330.173	363.347	330.154	295.146	356.425	271.724	-23,8%
prodotti chimici	535.696	466.780	505.720	494.379	509.762	483.447	-5,2%
TOT. TRAFFICO COMMERCIALE	47.742.804	47.797.068	46.875.425	45.308.299	48.032.794	47.494.214	-1,1%
FUNZIONE INDUSTRIALE di cui:	2.959.536	3.595.748	3.331.428	3.185.487	2.934.776	2.731.617	-6,9%
rinfuse solide	249.469	247.106	173.232	93.815	152.120	127.172	-16,4%
traffico siderurgici	2.710.067	3.348.642	3.158.196	3.091.672	2.782.656	2.604.445	-6,4%
BUNKERS E PROVVISI DI BORDO	1.249.531	1.230.356	1.184.393	1.016.877	965.347	1.072.721	11,1%
TOT. GENERALE	51.951.871	51.623.172	51.391.246	49.510.663	51.932.917	51.298.552	-1,2%
CONTENTORI (TEUs)	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944	2.242.902	3,2%
MOVIMENTO PASSEGGERI	3.639.975	3.113.679	2.771.962	2.899.193	2.744.968	2.853.853	4,0%
Traghetti	2.779.685	2.315.158	1.974.723	1.849.108	1.920.859	2.005.626	4,4%
Crociere	860.290	798.521	797.239	1.050.085	824.109	848.227	2,9%

Fonte: Ufficio statistiche Autorità Portuale di Genova

La scomposizione per tipologie merceologiche del porto evidenzia gli specifici andamenti annuali relativi ai singoli segmenti, a fronte dell'andamento dei relativi mercati di riferimento.

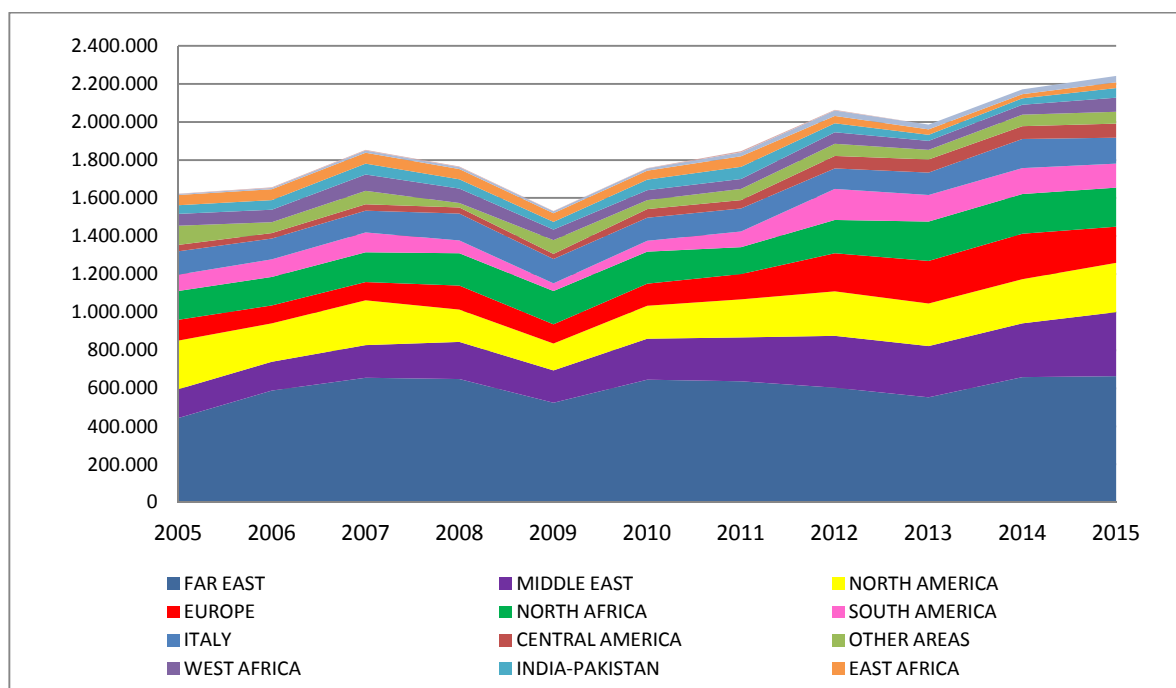
Il settore dei *contenitori*, che rappresenta per Genova il principale ambito di business, ha consolidato il trend di crescita con un incremento di 3,2% rispetto all'esercizio precedente, superando i 2,2 milioni di Teus (2.242.902), prestazione storica per lo scalo genovese .

Come si evince dal grafico sottostante, la quota preponderante del traffico contenitori continua ad essere quella proveniente/destinata ai mercati del Far East, pari a quasi il 30% dei volumi totali, la cui crescita, tuttavia, segna un rallentamento, registrando un incremento modesto rispetto al 2014 (+0,8%), largamente imputabile ad un progressivo rallentamento nei tassi di crescita economica dell'area, soprattutto cinese; la seconda area

più rilevante, in termini di scambi marittimi, è quella del Middle East, ulteriormente in crescita rispetto al 2014 (+18,4%) che, insieme alla prima, va a totalizzare nel complesso il 45% del traffico containerizzato. Risultano inoltre pressoché equivalenti rispetto all'anno precedente gli scambi con Nord Africa (-1,6%), in crescita quelli con Nord America (+11,7%) mentre si registra una consistente contrazione dei volumi movimentati con l'Europa (-19,7%).

Le restanti aree geografiche, ad eccezione del Sud America, fanno registrare andamenti positivi, mentre a livello nazionale, il 2015 ha segnato una controtendenza rispetto al 2014, con una riduzione dei TEUs movimentati di circa l'11%.

Origini e destinazioni traffici containerizzati 2005-2015



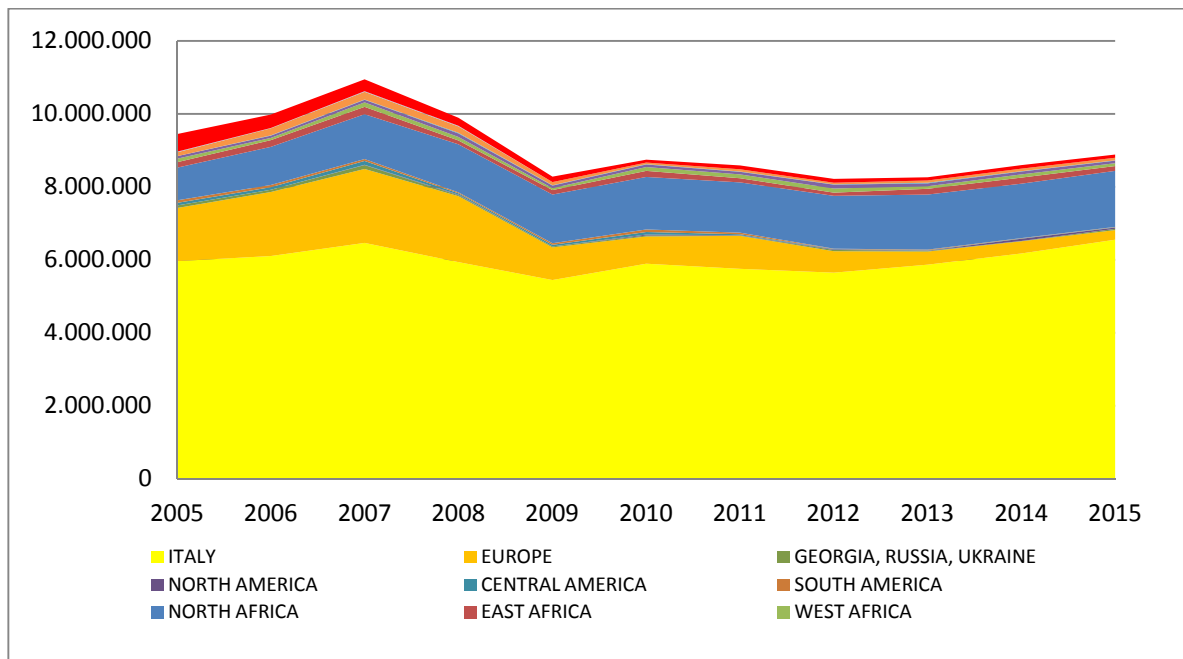
Fonte: rielaborazione dati Ufficio Rilevazioni andamenti di mercato dell'APG

Anche il 2015 si conferma come anno favorevole per il comparto dei *traffici convenzionali* (comprensivi di rotabili e merci convenzionali) che sono cresciuti nel complesso del 3,4% rispetto all'anno precedente, con un volume di traffico attestatosi a quasi 9 milioni di tonnellate (8.888.981), e la cui dinamica positiva resta pertanto confermata anche per l'anno in esame. Tuttavia trattasi di un incremento diversamente articolato nelle sue componenti, ove, a fronte di una crescita di rotabili e auto rispettivamente del 5,4 e 4,7% rispetto al 2014, registra un deciso calo delle merci convenzionali pari al 20,3% .

Sotto il profilo delle O/D marittime l'Italia si conferma quale principale area di scambio, costituendo il 74% del totale e facendo segnare una significativa crescita rispetto all'anno

precedente (+6,2%), seguita dai Paesi del Nord Africa, anch'essi in lieve crescita sul 2014 (+2,6%) a conferma di un trend costantemente positivo lungo tutto il decennio per l'area suddetta. Come è noto, le rotte di collegamento si caratterizzano per una forte e consolidata offerta di servizi ro-ro che costituiscono la principale componente del segmento dei convenzionali. A sostegno dei positivi risultati raggiunti va inoltre sottolineata la crescita con alcuni Paesi tradizionalmente meno serviti dai servizi in esame, come Nord America e Far East mentre si deve riscontrare un calo dei servizi con l'Africa Occidentale.

Grafico - Origini e destinazioni traffici convenzionali 2005-2015



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

Per quanto riguarda gli scambi di *rinfuse solide* è necessario tenere distinte la componente commerciale e quella industriale al fine di comprenderne meglio l'evoluzione.

Il dato relativo al traffico commerciale di rinfuse solide nel 2015 risulta positivo, registrando una crescita del 15,6% rispetto al 2014, ancorchè attestatosi nel corso degli anni su volumi ampiamente più ridotti rispetto al passato.

Per quanto concerne la componente industriale, come sopra accennato, si è registrata una contrazione complessivamente pari al 6,9% risultato del calo nella movimentazione sia dei prodotti siderurgici sia dei traffici rinfusieri che tuttavia rappresentano una quota ormai decisamente residuale dell'attività.

Per quanto riguarda il comparto delle *rinfuse liquide*, il 2015 non è stato altrettanto positivo facendo segnare un calo del comparto pari al 6,7% per il segmento petroliferi e oli minerali,

e pari al 12,8% per le altre rinfuse liquide, in controtendenza rispetto al 2014. Nell'ambito di quest'ultimo comparto, i prodotti chimici hanno segnato una contrazione del 5,2% rispetto al 2014, mentre gli oli vegetali e il vino, nello stesso periodo, hanno subito un calo del 23,8% %, essenzialmente connesso sia all'elevata volatilità che caratterizza i settori collegati, sia al confronto con l'esercizio precedente che aveva fatto registrare una performance particolarmente significativa.

L'ambito passeggeri, nel 2015, ha fatto registrare una positiva inversione di tendenza rispetto all'anno precedente, con un incremento delle unità complessivamente movimentate pari al 4,0%, scomponibile in una crescita del 4,4 % per i passeggeri traghetto, attestatasi a oltre 2 milioni di unità, e del 2,9% per il traffico crocieristi, che ha sfiorato quota 850 mila passeggeri.

Per quest'ultimo comparto l'incremento risulta imputabile esclusivamente ai passeggeri in transito, che sono passati da 252.646 del 2014 a 282.540 del 2015, con un incremento dell'11,8%, mentre per i passeggeri "home" si è passati da 571.463 a 565.687, con una lieve flessione rispetto all'anno precedente del 1,1%.

La scomposizione tra passeggeri "home" e "transit" illustra una situazione ormai nota e già riscontrata negli anni scorsi, in cui sono solo quattro i porti ad avere una quota di passeggeri "home" superiore al 50%: Venezia, Savona, Genova e Trieste.

Si noti infine che nell'ambito della prefigurata riforma della portualità, la costituenda AdSP del Mar Ligure Occidentale si collocherebbe, nel comparto crocieristico, quale secondo scalo a livello nazionale, con un traffico mediamente movimentato superiore a 1,8 milioni di unità, alle spalle di Civitavecchia.

2.5 Attività promozionale

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

L'anno 2015 ha visto il consolidarsi delle attività di marketing e promozione come elemento distintivo delle attività di pianificazione e sviluppo.

Le azioni promozionali del 2015 hanno riguardato il segmento del traffico containerizzato, dove si sono registrati segnali di ulteriore crescita e record storico dei traffici pur in presenza di un quadro complessivo del traffico marittimo da e per l' Europa in diminuzione, ed il segmento delle merci varie con particolare attenzione al project cargo, all' heavy lift nonché allo short sea shipping intramediterraneo.

E' proseguita anche l' azione di supporto alla port business community locale nel segmento delle crociere e del traffico passeggeri, anch'esso in sostanziale tenuta complessiva.

a) Azioni promozionali ed eventi nel segmento del traffico containerizzato:

- Fiera Fruit Logistica di Berlino, Febbraio 2015 (in associazione con Ligurian Ports);
- Fiera Transport Logistic Monaco di Baviera, Giugno 2015 (in associazione con Ligurian Ports);
- Fiera China International Logistics Fair (CILF) Shenzhen, Ottobre 2015 (in ass. con Ligurian Ports);
- Conferenza Global Liner Shipping, Singapore, Sett.2015 (con Intermed Gateways GEIE).

Nel traffico containerizzato – certamente il più impegnativo per numero di azioni e qualità degli interventi promozionali - il 2015 ha visto il deciso consolidarsi di una situazione di mercato generalmente positiva per volumi molto specifica per Genova, derivante dal combinato effetto della ristrutturazione e forte razionalizzazione delle linee marittime che servono il mediterraneo e dunque lo scalo di Genova, e del costante miglioramento della produttività portuale complessiva. Quanto sopra anche in ragione dell' ottimo funzionamento delle soluzioni EDI adottate nel porto per la quasi totalità delle procedure documentali - sia di import che di export - e della loro estensione integrata con l' adozione delle procedure di dogana anticipata rispetto all' attracco, con nave in navigazione in acque territoriali italiane, procedure che coprono quasi il 60% delle toccate, con previsione di ulteriore sviluppo.

Il dato evidente che è emerso dal confronto con il mercato, è che Genova fronteggia complessivamente in modo piuttosto positivo un fenomeno di gigantismo navale crescente che comporta, sotto il profilo commerciale e di gestione armatoriale, la necessità di concentrare gli scali per le por in pochi porti dove l' intensità del traffico è consistente.

Le indicazioni che nel 2015 sono arrivate dagli attori del mercato sono che Genova rimane nel ristretto numero di porti che, per l'area di riferimento – e cioè il Mediterraneo – presenta caratteristiche di accesso nautico, infrastrutturale portuale e di ampiezza del mercato inland tali da confermarlo come punto gateway strategico, per tutte le alleanze tra operatori dello shipping di linea nel traffico contenitori, nessuna esclusa.

L'azione promozionale nel segmento specifico del traffico containerizzato è stata di conseguenza protesa a sottolineare soprattutto presso gli speditori (Shippers) che Genova si conferma come uno dei pochi punti in Mediterraneo dove anche unità da 14-16 mila TEUS di portata trovano carico sufficiente per essere alimentate con relativamente bassa volatilità, fattore che questo ha indotto l'armamento internazionale, specie su alcune rotte chiave (Med-Middle East & Asia, Med-USA East Coast, Med-US Gulf, Centro e Sudamerica ad esempio) a tagliare in misura consistente le scalate nei porti di taglia media, sia italiani che esteri, e concentrare sul porto di Genova e pochi altri le proprie operazioni, specie se la struttura commerciale di controllo del traffico è di tipo merchant haulage.

Altro elemento che in tutte le occasioni di incontro con il mercato è stato sottolineato è che la già accennata maggiore produttività portuale consente di allargare il raggio di influenza inland del porto grazie alla sua maggiore competitività intrinseca, e questo è effetto che peraltro corrobora e rafforza ulteriormente le scelte selettive delle compagnie.

In ultimo, la razionalizzazione delle scalate – eliminando di fatto un buon numero di porti dalla rotte principali – ha ridotto il transit time medio da Genova verso alcuni decisivi mercati, sia per la fase di import che di export. Per alcune merceologie, segnatamente la frutta, il food and beverage ed in generale i deperibili questo elemento risulta decisivo, ed il mercato – sensibilizzato anche attraverso opportune presenze nelle fiere specializzate – ha inteso premiare gli importanti investimenti operati da alcuni terminals genovesi in strutture di ricezione e trattamento del traffico reefer.

Il 2015 si è confermato quindi anno di buon riscontro per quanto attiene la capacità di allargare le relazioni commerciali a mercati più distanti, in primis Svizzera e le regioni nord orientali italiane, Veneto soprattutto, anche grazie alla collaborazione di alcuni interporti (Verona, Padova).

In sintesi, la possibilità di scelta che offre Genova come alternative commerciali di linea ed i transit time marittimi competitivi controbilanciano ampiamente le carenze ancora presenti nel ciclo inland, a costi portuali che ormai sono molto livellati, senza differenze sostanziali - almeno sul container.

Le risultanze di questo nuovo approccio degli shippers ha consentito l'avvicinamento del porto di Genova – nel corso del 2015 - a mercati completamente nuovi, compreso l'est Europa - Polonia, Austria ed Ungheria in testa - anche se si tratta ancora di volumi contenuti e pochi operatori, che affrontano fasi di avvicinamento allo scalo (o di rientro) di tre/quattro giorni – contro le poche ore di viaggio che separano tali paesi da altri porti – per

risparmiare poi in fase marittima dagli 8/10 giorni (il vantaggio di Genova sui porti Adriatici da/per Estremo Oriente) sino ai 12/15 giorni se l' imbarco avviene in nord Europa.

Sono per ora segnali, iniziali marcatori di interesse da parte di mercati che- per Genova – possono comunque risultare molto profittevoli, ancorchè geograficamente marginali e che andranno consolidati anche con specifiche politiche promozionali.

In un panorama di tenuta dei mercati tradizionali per Genova e con interessanti salti in avanti di mercati totalmente nuovi, un caso particolare e complesso, sotto il profilo commerciale e logistico, continua ad essere la Germania, in particolare i due lander della Baviera e del Baden Wurttemberg che potrebbero rappresentare il punto di attacco per Genova di quella che i loro stessi decisori pubblici individuano come la “alternativa logistica verso sud”.

In fondo anche buona parte degli investimenti infrastrutturali sui corridoi Ue celano, per il porto di Genova, questo importante obiettivo di crescita, e la fase promozionale anche per il 2015 ha puntato molto sull' apertura delle relazioni commerciali con il mondo della Germania del sud. In questo senso è stata importante la presenza di Genova alla più importante manifestazione Europea del settore trasportistico (55 mila visitatori per l' edizione 2015, oltre 2 mila espositori da 64 paesi), la fiera Transport Logistic, che non a caso nel 2015 si è tenuta - e si tiene regolarmente ogni 2 anni - a Monaco di Baviera.

Quello che emerge dai molti contatti avviati è che le caratteristiche commerciali del mercato del sud Germania stanno fortemente limitando la capacità – in qualche caso anche la espressa volontà – di gruppi logistici più organizzati di effettuare collegamenti diretti verso i porti del mediterraneo, ed ancora una volta Genova, per le linee marittime che già ospita, sarebbe la scelta prioritaria per l' appoggio del traffico.

In buona sostanza in Germania pare esistere un mercato tradizionalmente “merchant haulage oriented”, dove emerge una sorta di matrice di riconoscimento tra piccola ma soprattutto media industria tedesca ed ausiliari delle merci – spedizionieri internazionali tedeschi (e svizzeri) di grande esperienza - ancorchè non global players - che manifestano un forte controllo, quasi esclusivo, sui carichi, sia in import che in export. Tali soggetti detengono mandati di spedizione da parte degli shippers - industriali o commerciali che siano – che non intendono delegare - neanche in parte - a soggetti terzi – MTO, grandi società di logistica o shipping lines - passando ad un modello meno frammentato e forse anche più orientato al carriers haulage.

Questi soggetti più grandi, più strutturati – che potrebbero raccogliere così massa critica per affrontare anche servizi ferroviari di media e lunga percorrenza verso i porti del mediterraneo con un minimo di redditività - costituiscono – avendo accesso ai dati del cliente finale – una minaccia commerciale potenziale che viene riportata essere percepita

come esiziale per il singolo spedizioniere il quale, a fronte del rischio di venire scavalcato nelle relazioni con il proprio cliente, preferisce instradare il carico che controlla verso nord dove trova soluzioni già avviate, multiple in quanto a modalità di trasporto ed a basso rischio per i suoi legami di fidelizzazione con il carico.

Dunque in linea di pura potenzialità il mercato esiste, ma è frazionato in migliaia di soggetti che a questo punto vanno intercettati con soluzioni logistiche – per Genova obbligatoriamente ferroviarie – a forte “terzietà” rispetto agli interessi commerciali locali e con sistemi “aperti”, di tipo multi cliente.

Ora è notorio che le ferrovie europee, tutte indistintamente, hanno sino ad oggi teso a percepire come non produttivo – e forse troppo rischioso commercialmente – il treno multi cliente ed esiste quindi una seria possibilità che anche l’ approccio del miglioramento infrastrutturale che si sta seguendo, senza dubbio necessario per arrivare ai mercati della MittelEuropa da Genova, non sia di per se sufficiente, se non si lavora per portare ad un diverso grado di maturità commerciale larga parte degli operatori ferroviari oggi interessati allo sviluppo delle relazioni tra porti mediterranei e mercati centroeuropei.

b) Azioni promozionali ed eventi nel segmento delle merci varie:

- Fiera Break Bulk Europe 2015, Maggio 2015, Anversa (in ass. con Ligurian Ports);
- Fiera Pulp and Paper International 2015 (PPI), Ottobre 2015, Brema (in ass. con Ligurian Ports);
- Co-Organizzazione e docenza corso Motorways of the Seas Transportation (MOST) Italy, a bordo della motonave Cruise Roma (Grimaldi Lines), Settembre 2015

Per il segmento delle merci varie non containerizzate l’ attività promozionale è stata rivolta al mantenimento delle relazioni avviate sia con operatori marittimi clienti che con speditori incontrati nel corso della manifestazione Break Bulk Europe 2015 ad Anversa, evento di livello assoluto per il mercato europeo, che peraltro ha visto la partecipazione presso le strutture di supporto di Autorità Portuale alla manifestazione di tre terminals di merce varia del porto di Genova, ed un buon numero di spedizionieri italiani operanti con lo scalo.

La posizione strategica di Genova anche in questo segmento è buona. Viene spesso rimarcata la professionalità dei terminals e dei lavoratori portuali genovesi, il che si traduce nella conclamata affidabilità nel portare a termine imbarchi e sbarchi anche di notevole complessità, con quote di merce varia danneggiata inferiori alla media di settore. Siccome in genere la merce varia è connotata da valori dichiarati in polizza piuttosto elevati, questo a sua volta genera specifiche richieste del mondo assicurativo di inserire - già in fase contrattuale e nelle condizioni di resa - l’ imbarco/sbarco a Genova come elemento che induce costi assicurativi minori rispetto alla concorrenza, il che pare essere elemento non secondario per il settore.

Va detto che, specie su pezzi speciali ed alcune nicchie di traffico (es. grandi yachts, turbine, grandi caldaie, componenti per pale eoliche etc.) i vincoli infrastrutturali delle autostrade che raggiungono il porto di Genova, ed i costi che ne conseguono, offrono anche ad altri porti del sud Europa, segnatamente adriatici, buone prospettive di crescita su queste merceologie.

Anche gli armatori principali clienti del porto nel segmento specifico hanno potuto avviare serie collaborazioni con la proprietà/disponibilità dei carichi, attraverso la azione di networking di APGenova. Tra tutte le iniziative, va segnalata la costituzione a Genova – a valle delle intese promosse in fiera ad Anversa – di un centro a valenza mediterranea per tutti i carichi OOG (Out of Gauge) che un noto spedizioniere specializzato, a partecipazione mista tedesco-indiana e leader mondiale del settore - ha avviato nel corso del 2015 presso un terminal genovese.

Ligurian Ports ha assicurato nel 2015 anche la presenza alla fiera Pulp and Paper (PPI), evento europeo dedicato al segmento specifico del legno, cellulosa, carta e derivati anche con la presenza del terminalista operante espressamente sulle merceologie citate, presente peraltro nei due scali di Genova e Savona.

L' origine e destinazione dei carichi non containerizzati, soprattutto quelli heavy lift, è ancora essenzialmente italiana, vista la ovvia tendenza a trasportare questa tipologia di merce a camion, addirittura con mezzi speciali.

Azione innovativa e foriera di notevoli sviluppi commerciali è stata la co-organizzazione e la presenza dell' Ufficio Promozione come Docenza al corso MOST Motorways of the Seas Transportation Italy 2015, tenutosi a bordo della M/N Cruise Roma, della società Grimaldi, in navigazione tra Barcellona e Civitavecchia, organizzato dal GEIE Escola Europea di Short Sea Shipping – partecipato dall' Ente – e rivolto esclusivamente ad operatori del trasporto stradale in Italia.

Il corso è un format di notevole successo della Escola, che lo organizza anche per il mercato francese, spagnolo, belga e portoghese. E' stata la prima edizione per imprese italiane, che hanno aderito con entusiasmo ed iscritto oltre 25 partecipanti, 10 dei quali titolari diretti di aziende di trasporto camionistico, anche di medio grandi dimensioni, cui sono stati illustrati i vantaggi dell' adozione delle formule di integrazione mare/terra sui trasporti intra-europei ed intra-mediterranei, ed a cui sono state illustrate specificatamente le soluzioni logistiche più convenienti - via porto di Genova - ed alcune delle soluzioni tecnologiche recentemente adottate per sveltire le operazioni.

Questo tipo di corsi rappresenta una formula di marketing indiretta ma molto efficace perché consente di creare legami di mutua e reciproca fiducia ad assistenza tra operatore del trasporto ed interfaccia porto, con elementi di conoscenza che disseminano molto più

velocemente ed efficacemente rispetto all' assessment logistico di breve termine che in genere si offre ad un punto informativo presso una fiera od un evento logistico specifico. L' evento è già stato confermato anche nel 2016.

c) Azioni promozionali ed eventi nel segmento delle crociere e traghetti.

- Partecipazione a Fiera Sea Trade Cruise Global, Miami (USA), Marzo 2015;

- partecipazione a Fiera Sea Trade Europe ad Amburgo, Settembre 2015 (in ass. con Assoport);

- partecipazione ad Italian Cruise Day, Civitavecchia, Settembre 2015 (in ass. con Ligurian Ports)

Il settore crociere vede una fase promozionale molto differente da quella che è sottesa al traffico mercantile, così come è sostanzialmente diverso il posizionamento di mercato del porto di Genova e l' assetto concorrenziale delle linee marittime del settore passeggeri.

I momenti di incontro con il mercato sono stati per il 2015 sostanzialmente tre, un momento di attenzione globale, con la Fiera di Miami/Ft. Lauderdale non a caso capitale mondiale delle crociere, uno per l' area europea ed infine uno per il turismo crocieristico nazionale.

Genova vede una buona tenuta dei numeri generali delle crociere, che arrivano a 848 mila unità complessive, con una crescita nel 2015 di circa 35 mila unità sull' anno precedente. Uno dei messaggi promozionali più consistenti che abbiamo affidato al mercato è proprio la stabilità del traffico, unitamente al dato che vede un deciso allungamento delle operazioni, ormai "all year round".

La percezione del mercato è quindi ancora legata a Genova come hub, come scalo marittimo ben posizionato come logistica di avvicinamento del passeggero, soprattutto se tale fase è affidata ai pullman turistici, ed in grado di offrire una notevole gamma di servizi tecnici alla nave, ivi compresa la provveditoria navale più complessa. Il dato viene confermato dai numeri di imbarco e sbarco(home port) che restano un buon 70% del totale, con un solo operatore nave che da solo copre l' 85% del traffico generale.

Tuttavia la sensazione che si è avuta nelle fiere del 2015 è che Genova, anche nella componente di turismo nautico, cominci ad essere inclusa da una quota crescente di operatori anche come destination, ed infatti la componente di transito è quella che – per il 2015 – è cresciuta maggiormente, passando da 252 mila (2014) a 282 mila passeggeri nel 2015, finendo per rappresentare l'85% della crescita netta anno su anno.

Questo fatto apre a considerazioni nuove, ed alla necessità di compiere passi avanti nella direzione di una più sistemica promozione non già del porto, apprezzato e conosciuto da un

mercato sostanzialmente oligopolistico come quello delle crociere, ma anche come città e Regione tutta.

Su questo gli uffici hanno cercato di lavorare incontrando però una situazione molto frammentata nella promozione turistica e comunque con scarse disponibilità economiche da parte dei soggetti, soprattutto istituzionali, che potrebbero – e forse dovrebbero anche – accompagnare lo sforzo di lancio della città e dei luoghi limitrofi come apprezzabili destinations per le intraday excursions.

Ed è certo che quella dei transiti continuerà - per qualche tempo - ad essere la sfida per Genova, anche perché la concentrazione del maggior flusso e del principale operatore sui fine settimana – 142 su 198 scali complessivi -rende possibile il conseguimento di ulteriori quote di mercato quasi esclusivamente puntando sulla promozione dell' attracco infrasettimanale. Cio' che a sua volta obbliga a pensare ai transiti più che alle operazioni di home port, almeno sino a che non si convincono i consumatori ad iniziare o terminare la crociera a metà settimana, il che pare evenienza piuttosto remota, allo stato attuale del mercato e con le alternative di imbarco che - anche solo a livello italiano - si stanno proponendo.

Certo uno dei fattori più apprezzati restano senza dubbio le notevoli migliorie infrastrutturali portuali che il terminalista ha apportato nel corso dell' ultimo biennio, che sono state portate sempre all' attenzione del mercato, con presenza costante agli eventi promozionali sia del management del predetto terminalista specializzato nel traffico crociere sia di un buon numero – se non la totalità – degli agenti marittimi genovesi che si occupano di crociere, a sottolineare la qualità del servizio reso alla nave ed al passeggero.

Dunque la business community delle crociere segue ed apprezza la sforzo che Autorità Portuale ha impostato nel 2015 e che continuerà a programmare per il segmento specifico. Anche l' intermodalità legata al passeggero ha mosso i primi passi verso un serio approccio sistemico.

d) Altri eventi e partecipazione a GEIE Europei

E' proseguita anche nel 2015 la promozione del porto con lo sviluppo di relazioni internazionali con porti e paesi esteri che detengono quote di interscambio con Genova.

In quest' ambito, Expo Milano 2015 è stata occasione privilegiata per numerosi incontri con delegazioni straniere (Svizzera, Cina, Turchia, Marocco, Egitto, Sudafrica, Brasile, Rep. Dominicana, Cuba ed altre ancora), parte delle quali hanno anche raggiunto Genova per una visita agli impianti portuali.

Nel caso della Colombia il porto di Genova è stato invitato presso il padiglione di Expo del paese latino americano alla presentazione congiunta del porto di Cartagena de Las Indias, scalo che ha quintuplicato il traffico con Genova sia in import che in export negli ultimi

anni, a significare l'importanza dei buoni e ben organizzati collegamenti marittimi per il cibo e la qualità della vita e dell'ambiente a livello globale.

L'azione di promozione del porto è anche proseguita sul piano della diffusione della cultura portuale e del know-how specialistico del trasporto intermodale e del commercio via mare, attraverso la partecipazione di Aut. Portuale nel GEIE Escola Europea di Short Sea Shipping. Il GEIE in oggetto, che è totalmente auto sostenente a livello economico-finanziario, si è ritagliato un ruolo di primissimo piano nella formazione trasportistica non solo dei giovani di livello pre e post universitario, con corsi della più ampia gamma, ma anche con iniziative di formazione rivolte a specialisti ed operatori economici del settore trasportistico, con il fine ultimo di sviluppare innovazione e responsabilità sociale ed ambientale nel trasporto intermodale.

Detto della ottima proposizione del corso MOST Italy a Settembre 2015, il successo di Escola è stato suggellato dalla decisione della Unione Europea di definirla come fornitore unico dei centri europei di promozione dello short sea shipping in tutta Europa, con possibilità anche di aprire una sede a Genova – nel 2016 - per il presidio delle attività in Italia e nell'Est Europa.

Autorità Portuale di Genova ha favorito anche la firma di uno specifico protocollo di intesa tra Escola ed Università di Genova -Scuola di Scienze Sociali - che ha consentito di riproporre a Febbraio 2015 ad oltre 35 studenti della Facoltà di Economia Marittima - oltre ad una quota di ingegneri gestionali - un corso di perfezionamento basato su case-studies aziendali dello shipping e della logistica che è stato apprezzato al punto tale da formare oggi parte integrante dell'offerta formativa anche di altre prestigiose Università in Europa, segnatamente l'Università di Anversa ed il Politecnico di Catalogna.

Il secondo GEIE Europeo che vede la partecipazione di Aut. Portuale a fini promozionali è Intermed Gateways GEIE, e cioè la Associazione con i porti di Marsiglia e Barcellona, che anche nel 2015 ha partecipato alla importante Conferenza Global Liner Shipping a Singapore, con una presentazione proposta dalla attuale Presidente di Intermed - e del Porto di Marsiglia - mme. Cabau Woehrl. Intermed è stato anche impegnato nella preparazione unitamente alla struttura di UPM (Union pour le Mediterranee) di un evento di notevole risonanza, ri-schedulato poi per l'autunno del 2016, e cioè il primo meeting globale di tutti i porti del Mediterraneo, ai fini dello studio e della proposizione di un riequilibrio delle politiche UE anche verso i paesi della sponda sud del Mediterraneo, partners di riferimento – in molti casi in crisi strutturale, organizzativa e gestionale -per molti degli scali europei del sud Europa, Genova compresa.

- Pubblicazioni e inserzioni su organi di stampa

Comunicazione e Stampa

Mostra Genova Porto del Mondo

L'Ente, in relazione alle attività di comunicazione e promozione legate alla redazione del nuovo piano regolatore portuale e alla candidatura dello scalo a porto di EXPO 2015, ha curato il lavoro propedeutico (consultazione e selezione dei materiali d'archivio, consulenza nella redazione testi e nell'impaginazione), l'organizzazione e la comunicazione, sia in Italia sia all'estero, della mostra fotografica dal titolo *Genova Porto del Mondo*, realizzata in collaborazione con l'agenzia Ansa, che ricostruisce la storia dello scalo portuale genovese per immagini.

La mostra è stata allestita prima negli spazi di Palazzo San Giorgio, sede di APGe, a partire dal 27/04/2015, in contemporanea con l'inaugurazione di EXPO, e successivamente si è trasferita nella prestigiosa sede del Comitato delle Regioni di Bruxelles in collaborazione con Casa Liguria. La mostra ha riscosso grande successo sia di pubblico che di critica sia nella sede di Palazzo San Giorgio, sia nella sede di Bruxelles.

Nell'ambito delle attività collaterali alla mostra è stato progettato e realizzato il relativo catalogo.

Port Day 2015

Port Day dei Piccoli e progetto Memory del Porto di Genova

Nel 2015, anno di Expo 2015, l'Autorità Portuale di Genova, nell'ambito delle celebrazioni del Port Day, ha coordinato un articolato programma di iniziative che si sono svolte tra la primavera e l'estate. Nel programma il consueto appuntamento dedicato ai bambini con il Port Day dei Piccoli e un progetto con le materne genovesi sul porto disegnato dai bambini e la realizzazione di un memory.

Il 28, il 29 e il 30 maggio 2015, l'Ufficio Stampa e Comunicazione di APGE, in collaborazione con l'associazione Il Porto dei Piccoli, ha organizzato tre giornate dedicate ai bambini nell'ambito del Port Day 2015.

Inoltre, giovedì 28 maggio, è stata inaugurata nel loggiato di Palazzo San Giorgio la mostra dei disegni del memory del porto di Genova. I lavori sono stati realizzati dai bambini delle scuole infanzia comunali Maddalena e Santa Sofia nell'ambito del progetto dedicato ai bambini delle scuole del centro storico in occasione del Port Day 2015. La mostra, che è stata realizzata grazie al contributo del terminal Sech, è rimasta aperta al pubblico due settimane.

Produzione materiali di comunicazione

Handbook 2014/ 2015

E' stato progettato e realizzato il volume *Handbook del Porto di Genova edizione 2014/2015*, strumento irrinunciabile per la comunicazione sia per quanto attiene i rapporti con la stampa nazionale e internazionale sia per la partecipazione alle manifestazioni fieristiche.

Inoltre nella seconda parte del 2015 è stato realizzato gran parte del lavoro propedeutico alla realizzazione dell'Handbook 2016/2017, che verrà pubblicato nel corso del 2016.

Port of Genoa Map

E' stata progettata e realizzata la versione aggiornata della mappa del porto di Genova, strumento irrinunciabile per le attività di comunicazione rivolta ai media e alle delegazioni italiane e straniere in visita al porto di Genova.

Merchandising

E' stato progettato e realizzato il merchandising necessario all'attività di comunicazione ed in particolare ad uso fieristico e delegazioni.

SITO INTERNET

Nel 2015 è proseguito l'aggiornamento della sezione istituzionale del sito internet dell'Ente. All'attività di aggiornamento del sito si è unita anche l'attività relativa alla parziale gestione dei social network.

Attività gestione stampa internazionale e delegazioni

Nel corso del 2015 sono state gestite numerose visite di testate giornalistiche straniere, in particolar modo di troupe inglesi, francesi, svizzere e svedesi in visita al porto di Genova con l'organizzazione delle relative visite del porto in battello, di Palazzo San Giorgio e dell'illustrazione dei contenuti relativi al passato, presente e futuro del porto di Genova a seconda delle diverse esigenze dei giornalisti.

Attività nell'ambito di Ligurian Ports Alliance

L'ente ha collaborato alle attività di Ligurian Ports Alliance ed in particolare alle presentazioni in Italia e all'estero dei porti liguri (Milano durante Expo 2015 e Monaco di Baviera durante Transport Logistic 2015) e alla realizzazione del nuovo sito internet dell'associazione.

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale - Elenco dei servizi affidatari; modalità di affidamento, soggetti affidatari; decorrenza e scadenza dell'affidamento, eventuali partecipazioni dell'Autorità Portuale nelle società affidatarie ai sensi dell'art. 23 comma 5 legge 84/94

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

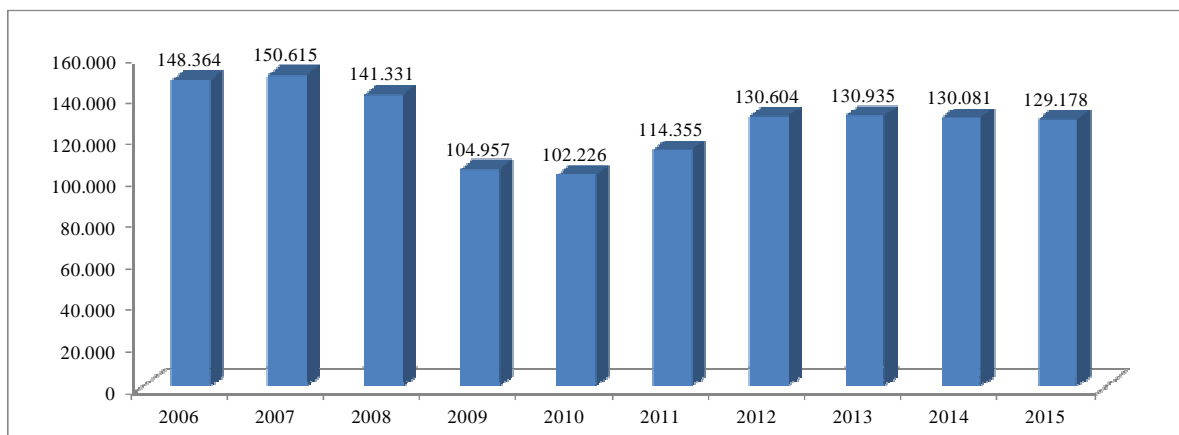
- servizi di manovra ferroviaria portuale;
- servizi ai passeggeri;
- servizi ecologici;
- bacini di carenaggio.

Servizi di manovra ferroviaria portuale

I dati sui servizi ferroviari presenti all'interno del porto di Genova sono forniti dal soggetto concessionario del servizio portuale.

Il 2015 non ha mostrato particolari segnali di scostamento rispetto al 2014, registrando solo una lieve flessione nei servizi offerti, passati da 130.081 a 129.178. Nell'ultimo triennio, come si evince facilmente dal grafico sotto riportato, non vi sono state particolari variazioni in relazione alla quota di traffico ferroviario ed alle destinazioni finali raggiunte dai servizi in essere.

Traffici ferroviari del porto di Genova, carri carichi – serie storica 2006-2015



Fonte: rielaborazioni APG su dati Fuori Muro

Le destinazioni servite durante il 2015 sono rimaste essenzialmente immutate rispetto agli anni precedenti.

I principali terminali ferroviari di O/D interna sono rappresentati da Milano Smistamento, Padova, Rubiera, Dinazzano, Rivalta Scrivia e Melzo.

In esito al completamento della procedura di assegnazione del servizio ai sensi dell'art. 30 D. Lgs. 2006, avviata nel 2014 e già descritta nella Relazione Annuale 2014, la concessione del servizio ferroviario portuale è stata affidata alla Società Fuorimuro S.r.L. con contratto stipulato in data 22 settembre 2015.

Stazioni marittime

Come noto, il traffico di passeggeri all'interno del porto è gestito da decenni dalla società Stazioni Marittime S.p.a., che offre servizi ai passeggeri imbarcati e sbarcati a Genova.

Nel corso del 2015 si è registrata la presenza di 2.853.853 passeggeri così suddivisi: 848.227 passeggeri relativi al turismo crocieristico e 2.005.626 passeggeri che hanno viaggiato su navi traghetto, mostrando pertanto, in termini generali, un andamento in crescita rispetto alla prestazione dell'anno precedente pari al 4%.

Per quanto riguarda il comparto crocieristi, come già si ricordato nella relativa sezione dedicata, l'incremento è stato pari al 2,9% rispetto all'anno precedente, incremento totalmente ascrivibile ai passeggeri in transito, che sono passati da 252.646 del 2014 a 282.540 del 2015, con un incremento dell'11,8%, mentre per i passeggeri "home" si è passati da 571.463 a 565.687, con una lieve flessione rispetto all'anno precedente del 1,1%.

Sotto il profilo delle O/D marittime dei passeggeri presenti su navi traghetto, incrementati nel complesso del 4,4% rispetto al 2014, si confermano quali rotte di maggior traffico la Sardegna con 872.054 unità (+ 3% sul 2014), subito seguito dalla Sicilia con 793.951 e la Tunisia con 158.400 unità, anche se con un trend in ribasso, rispettivamente pari al 3,5% e al 1,5%.

Si segnala inoltre la significativa crescita della rotta con il Marocco, attestatasi a 39.196 unità passeggeri, in crescita del 4,4% rispetto al 2014, destinazione che ha registrato in assoluto il miglior dinamismo, a differenza di quanto osservato l'anno precedente che ha visto invece tale destinazione in decisa contrazione sul 2013.

I servizi passeggeri con traghetti sono stati offerti a Genova da 5 compagnie marittime: Grandi Navi Veloci, Compagnia Italiana di Navigazione, Cotunav, Moby Lines e Algerie Ferries, con la prima che copre da sola il 50% del numero di passeggeri trasportati.

Servizi ecologici e ambientali

L'Autorità Portuale di Genova è da tempo impegnata in progetti ed attività in grado di favorire uno sviluppo territoriale/produttivo attento agli aspetti ambientali. Questo impegno nella ricerca del miglioramento sotto il profilo ambientale è condotto anche tramite confronto con rappresentanti della cittadinanza, degli operatori portuali e le altre istituzioni, e attraverso l'applicazione delle normative italiane ed europee inerenti la corretta gestione delle attività portuali sotto il profilo ambientale, anche promuovendo progetti di concessionari inerenti le energie rinnovabili.

In particolare, l'Autorità Portuale di Genova, attraverso il Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 - implementato e certificato dal RINA a partire dal 2005 - ha inteso promuovere il porto attraverso la creazione di un modello di riferimento per le imprese portuali, e consolidare il miglioramento dei parametri ambientali con particolare riguardo sia alla qualità delle acque, sia alla qualità dell'aria, attraverso l'utilizzo di sistemi impiantistici e tecnologici, detti anche intelligenti, per l'abbattimento delle emissioni di CO2.

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

- Elettificazione delle banchine portuali nella parte industriale e aree tecniche nautiche del porto;
- Piano Energetico Ambientale Portuale - PEAP

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

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

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

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

Il progetto, con durata prevista di 24 mesi, recentemente conclusosi, costituisce la prosecuzione ed il potenziamento del progetto "Vento e Porti" e si propone di implementare un sistema di monitoraggio e previsione del vento e del moto ondoso nello specchio acqueo antistante ai principali porti italiani (Porto di Genova, Livorno, Savona, La Spezia) e

francesi (Bastia e Ile Rousse) dell'alto Tirreno. I prodotti del sistema, fruibili in tempo reale via web, aumenteranno la sicurezza con cui le navi accedono ai porti, in relazione alle condizioni meteo marine.

Rifiuti da terra

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

Nel corso del 2013 è stata indetta gara d'appalto per il servizio: aggiudicatario della quale è stata la suddetta Società sino al 2019.

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

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

Inoltre, nella zona portuale di Ponte Etiopia è presente l'area di compattazione dei rifiuti, anch'essa gestita in sinergia con AMIU Genova e GE.AM., e che è autorizzata alla raccolta di rifiuti urbani e indifferenziati anche in parte provenienti dal territorio della Città Metropolitana (Sampierdarena).

Nell'anno 2015 insieme alla concessionaria del Servizio (Soc. GE.AM spa) e il Conai, si è elaborato una bozza di piano per l'implementazione di un servizio di raccolta differenziata all'interno delle aree portuali.

L'obiettivo è quello di arrivare alla separazione e all'avvio a riciclo di oltre il 60% delle 4000 tonnellate di rifiuti prodotti in porto.

Il piano prevederà una prima fase di campionatura dei rifiuti presenti nelle zone portuali in modo da stabilirne le caratteristiche merceologiche, le quantità e le potenzialità di avvio a riciclo, al fine di avere la fotografia sia della qualità che delle quantitative dei materiali di imballaggio (ferro – alluminio – carta – legno – plastica e vetro) e individuare quali merceologie operative di raccolta siano più funzionali al loro recupero.

Altro elemento importante del piano è che il Consorzio Nazionale Imballaggi contribuirà all'acquisto delle attrezzature necessarie per il conferimento dei rifiuti differenziati dagli utenti portuali ed alla realizzazione di una campagna informativa e di sensibilizzazione.

Quanto sopra al fine di garantire una corretta gestione delle diverse frazioni di rifiuti e promuovere il recupero degli stessi, nonché per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalle attuali normative in materia ambientale; avvalendosi della sopraccitata società GE. AM., sono stati effettuati su tutto il territorio portuale i servizi di pulizia delle caditoie

stradali, i servizi di spazzamento delle strade, e sono stati predisposti i piani d'emergenza per far fronte a possibili precipitazioni nevose con l'utilizzo di spazzaneve e mezzi spargisale in grado di evitare disservizi nelle aree operative.

Rifiuti prodotti da nave

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

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

Il servizio di raccolta rifiuti da mare attualmente viene svolto in libera concorrenza e i soggetti che effettuano la raccolta, il trasporto e il conferimento dei rifiuti a discarica, sono coordinati dall'Autorità Portuale di Genova.

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

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

Le imprese vengono iscritte in appositi registri e sono soggette al pagamento di un canone annuo ed alla prestazione di una cauzione.

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

Il settore sarà per altro oggetto di un bando di gara per l'individuazione del gestore unico del servizio secondo quanto previsto dall'art. 6 comma 5 della legge 84/94. Più in particolare, Autorità Portuale intende con ciò uniformarsi all'interpretazione di legge contenuta nella delibera ANAC del 5 novembre 2015.

Quanto sopra nonostante la scrivente abbia rappresentato come l'attuale sistema, caratterizzato dalla presenza di una pluralità di operatori, assicuri un livello di concorrenza che non sarà replicato a seguito del citato bando di gara.

Nelle more del bando sono state rinnovate le autorizzazioni alle imprese operanti sul mercato condizionando la permanenza delle stesse all'esito della gara.

Il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e provenienti da nave, approvato dalla Regione Liguria, avrà una imminente revisione triennale, secondo una stesura in fase di completamento. Oltre ad alcune revisioni di specie, la revisione ha conseguito l'obiettivo di un corretto inquadramento del sistema di raccolta negli approdi turistici e nei punti di ormeggio diportistico di maggior rilievo presenti all'interno del porto genovese.

Acque

Anche nel 2015 l'Autorità Portuale di Genova si è impegnata affinché gli specchi acquei portuali venissero preservati da fenomeni di inquinamento marino. Fondamentale per la costante valutazione del livello di impatto ambientale delle attività portuali sull'ambiente è l'attività di monitoraggio della qualità delle acque portuali che l'Autorità Portuale attua ormai da più di dieci anni e che consente nella maggioranza dei casi di disinnescare sul nascere situazioni di potenziale inquinamento.

E' stata indetta una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento fino al 2019 del servizio di pulizia, disinquinamento e monitoraggio degli specchi acquei del porto di Genova non assentiti in concessione, compresi i bacini di Voltri e Multedo – Sestri Ponente.

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

Come nell'anno 2014, per il 2015 Autorità Portuale di Genova ha perseguito un triplice obiettivo:

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

La Società Servizi Ecologici Porto di Genova ha eseguito durante l'anno 2015, il monitoraggio ambientale delle acque di mare, attraverso il campionamento mensile di circa 110 stazioni con acquisizione dei principali parametri chimico – fisici tramite sonda multiparametrica; questi dati vengono riportati su relazioni mensili, anche con l'elaborazione di carte tematiche utili sia per gli studi ambientali, (vedi VAS) propedeutici al nuovo PRP, che per la documentazione necessaria all'acquisizione delle autorizzazioni rilasciate dalla Regione Liguria - Settore Ecosistema Costiero e Ciclo delle Acque –

Dipartimento Ambiente, per i dragaggi e gli spianamenti portuali, vedi ad esempio i lavori di approfondimento fondali per l'entrata nel Porto di Genova del relitto Costa Concordia e la messa in sicurezza sotto l'aspetto idrogeologico della foce del Torrente Chiaravagna.

Inoltre, alla fine di ogni anno la Società di Servizio, elabora una relazione riepilogativa sullo stato delle acque portuali genovesi, allo scopo di presentare tutti i risultati dell'anno passato, evidenziando la presenza di gradienti spaziali dei parametri di qualità dell'acqua e dei reflui urbani e industriali, nonché la presenza di fluttuazioni sistematiche dei parametri rilevati, che risentono delle attività antropiche riconducibili anche al succedersi delle stagioni e al contributo delle condizioni meteorologiche.

Considerando che la serie di dati storici disponibili è ormai decennale, applicando diversi metodi di analisi statistica si evidenzia un generale miglioramento della qualità dell'acqua portuale. Inoltre inserendo le variabili meteorologiche nell'analisi statistica, si nota come queste possano in parte spiegare la variabilità dei parametri dell'acqua presi in considerazione, e quindi come gli eventi meteo - marini vadano a sovrapporsi ai fattori di impatto antropico.

Per ciò che concerne il monitoraggio dell'attività del concessionario, come per gli anni precedenti, è stato svolto mensilmente.

Aria ed Acustica

Nel corso del 2015 si è provveduto a comunicare i dati raccolti negli anni precedenti alla Regione Liguria che nell'ambito del contratto d'appalto Rep. N. 398 del 13/04/2012 per "Attuazione del servizio di adeguamento del sistema informativo di supporto alla pianificazione in materia di qualità dell'aria ed aggiornamento del quadro conoscitivo del Piano Regionale" ha sottoscritto un accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la realizzazione degli interventi di risanamento della qualità dell'aria. Il lavoro è stato svolto in concomitanza con i porti di Spezia e Savona.

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

A tal proposito sono in fase di realizzazione i lavori per la fornitura di energia elettrica alle navi ormeggiate nelle banchine delle riparazioni navali (a levante del porto) finanziato dalla

Regione Liguria, dal Ministero dell'Ambiente e dalla stessa Autorità Portuale per un importo pari a 14.804.000 €.

L'obiettivo del progetto è quello di evitare che le navi tengano in funzione i motori ausiliari che immettono nell'aria grosse quantità di Co₂, di polveri sottili e per ridurre contemporaneamente le emissioni acustiche lamentate dagli abitanti delle zone limitrofe, e sui quali negli anni precedenti sono state effettuate campagne di monitoraggio mirate alla definizione del clima acustico della zona, in modo da verificare i vettori maggiormente impattanti ed i limiti di tali emissioni, ed individuare le navi maggiormente rumorose.

E' in fase di gara la realizzazione della elettrificazione degli accosti della banchina del Terminal di Prà Voltri, prevista nel PEAP e richiesta dal tavolo di lavoro coordinato da questa Amministrazione a cui partecipano tutti gli Enti preposti al controllo delle emissioni, il Terminal di Prà Voltri e il Difensore Civico.

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

Il complesso documento di analisi previsto, ufficializzato a metà 2015, è stato favorevolmente esaminato in sede di conferenza dei servizi composta da numerosi Enti a vario titolo competenti in materia di rischi di incidente rilevante; sono state richieste alcune integrazioni e aggiornamenti. Erano stati altresì effettuati precedenti approfondimenti e valutazioni anche atti ad valutare e verificare la coerenza della impostazione metodologica e dei criteri di analisi adottati con la complessità del sistema portuale, nei vari aspetti analizzati da RISP.; al fine di agevolare l'approvazione ed evitare richieste integrative o modificative suscettibili di incidere sull'intero impianto, o comunque di determinare sensibili aggravii, le altre Amministrazioni chiamate ad esprimersi (Arpal, Capitaneria di Porto, Vigili del Fuoco, Chimico di Porto, etc.) sono state previamente coinvolte.

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

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

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

Medio tempore, è intervenuta la nuova normativa, che sembra avere determinato la fine della specificità portuale come zona di valutazione, trasferendo la competenza sulla valutazione dei rischi di incidente rilevante degli stabilimenti portuali, e le conseguenti

pianificazioni di emergenza, al CTR. Si intende comunque portare a compimento il RISP, come peraltro indicato dalla nuova normativa, al fine di produrre l'approfondito studio al CTR, con ciò comunque traguardando un obiettivo fondamentale di pianificazione e gestione del territorio portuale, e valutazione dei relativi rischi.

Gestione merci pericolose

La gestione della istruttoria e rilascio alle imprese portuali di autorizzazioni ad istituire depositi temporanei di merce pericolosa, ed eventuali variazioni da effettuare all'area destinata, ha segnato anche nel 2015 una cospicua attività istruttoria, in ordine a modifiche richieste, nonché alla stessa attività di impulso dell'Ente a terminalisti su modifiche a proprio parco, almeno in due casi constatati inadeguati al crescente traffico o non aggiornati rispetto a merceologie non più gestite, aventi quale contraltare incremento di merci eccessive rispetto alla relativa capienza a parco.

Si stanno completando modifiche ed integrazioni, espletati approfondimenti con Vigili del Fuoco, ASL, Capitaneria di Porto, Servizio Chimico di Porto, inerenti l'Ordinanza N. 4 del 2001, al fine di aggiornarla e renderla più aderente ad esigenze pubbliche e aziendali; gli emendamenti saranno previamente illustrati ai terminal coinvolti.

E' stata curata la gestione tempestiva, per le esigenze aziendali, del rilascio delle autorizzazioni inerenti i contenitori merci pericolose (nell'anno 2015, circa 74.000 containers merci pericolose).

Si è curata la gestione delle procedure per il nulla osta al transito e al deposito nelle aree autorizzate di merci pericolose destinate all'imbarco o provenienti da sbarco tramite il portale denominato P.C.S. il quale fornisce anche le statistiche riepilogative annuali suddivise per Terminal, per peso, per numero di teus e per classi IMO.

Si è collaborato con il Comune di Genova per il progetto "LOSE" per l'eventuale possibilità di controllare la merce pericolosa indirizzata o proveniente dall'ambito portuale e transitante sul territorio cittadino, e per il miglioramento delle funzioni del portale P.C.S., e con la Capitaneria di Porto per il nuovo sistema informatico PMIS2.

Si è mantenuta costante interscambio con le altre Amministrazioni coinvolte, ASL Porto, Vigili del Fuoco, Capitaneria di Porto, Servizio dei Consulenti Chimici di Porto, ARPAL, Dogane, Polizia Municipale e Polstrada, nonché con Terminalisti, Agenzie Marittime, Spedizionieri, Autotrasporto, Concessionari.

E' stato svolto, in confronto dialettico con la Capitaneria di Porto, un approfondimento sulla complessa e stratificata normativa inerente il presidio integrativo antincendio in ambito portuale, in un più ampio quadro inerente le competenze di polizia e sicurezza portuale; approfondimento teso ad enucleare competenze di istituto chiare in una "zona grigia" di particolare rilievo, considerata la sua proiezione sulla sicurezza.

Bacini di carenaggio

L'andamento delle attività industriali e di servizio del settore delle Riparazioni Navali del Porto di Genova ha registrato nel 2015 una netta inversione di tendenza rispetto ai 3 anni precedenti.

In particolare la percentuale di utilizzo dei bacini è passata dal 45% del 2014 al 70% del 2015, e le giornate totali di permanenza delle navi in bacino sono state 1.519 contro le 1.000 dell'anno precedente.

In data 25/02/2015 è stato sottoscritto con Fincantieri il contratto per l'affidamento in uso esclusivo del Bacino n. 3, portando conseguentemente a quattro il numero dei bacini affidati, rispettivamente a: Consorzio Genova Dry Docks (Bacini 4-5) Amico & co (Bacino 2) e Fincantieri (Bacino 3). I predetti contratti, la cui scadenza era stata originariamente fissata al 31/12/2015, sono stati nei termini contrattuali prorogati al 30/06/2016.

Come è stato ampiamente indicato, le iniziative che ha assunto Autorità Portuale in tale materia sono doverosamente rivolte alla dismissione delle quote societarie relative alla società che gestisce i bacini di carenaggio ai fini della piena attuazione delle normative di settore.

Per quanto concerne quanto deliberato dal Comitato Portuale nella seduta del 22 dicembre 2014 relativamente all'indizione della "gara" ai sensi dell'art. 30 D.Lgs. 163/2006 per la gestione dei bacini di carenaggio, da svolgersi previa richiesta di manifestazione di interesse ritualmente pubblicata in data 20 febbraio 2015 con termine presentazione 20 aprile 2015.

A seguito della pubblicazione sono pervenute richieste dai seguenti operatori economici:

- 1) Amico & Co. S.p.A;
- 2) General Montaggi Genovesi S.r.L.
- 3) Genova Industrie Navali S.r.L. (socio unico delle partecipate T. Mariotti S.p.A. e San Giorgio del Porto S.p.A.)
- 4) Fincantieri S.p.A.

Tra gli orientamenti generali emersi nelle manifestazioni di interesse vi è stata la disponibilità degli operatori economici a partecipare a raggruppamenti/consorzi e la previsione di investimenti anche connessi ad un uso maggiormente integrato dei bacini nelle attività di riparazione.

La situazione dei bacini e l'approfondimento dei temi del settore, hanno indotto Autorità Portuale a ripensare un "modello" alla base della procedura di selezione, che consenta di perseguire un duplice obiettivo:

- stimolare l'intervento privato in investimenti infrastrutturali, sia di breve-medio termine (adeguamento e ammodernamento) sia di più lungo termine (ampliamento di uno dei bacini esistenti) per rilanciare e consolidare la competitività del porto di Genova nel segmento strategico della riparazione/costruzione/demolizione navale;
- orientare la gestione in modo tale da garantire da un lato l'offerta di un servizio di "interesse generale" e dall'altro corrispondere alle evoluzioni nel frattempo intervenute nel mercato tendenti a configurare una sempre più spinta integrazione verticale tra la fase di riparazione e quella dei bacini di carenaggio.

Tali obiettivi hanno ispirato la predisposizione di una bozza di documentazione di gara (capitolato e lettera invito) che, a fine settembre 2015, è stata trasmessa all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ai fini dell'espressione di un parere ai sensi dell'art. 22 della legge 287/1990 per verificarne la compatibilità con la normativa a tutela della concorrenza.

L'AGCM, in data 28 ottobre 2015, ha espresso le sue considerazioni limitatamente alle questioni concorrenziali inerenti la procedura oggetto della sopracitata richiesta. Parere regolarmente pubblicato sul sito dell'Autorità (AS1235 (ex S2365)) nella sezione segnalazioni e pareri.

A seguito di suddetto parere Autorità Portuale sta perfezionando gli atti di gara con l'obiettivo di concludere la procedura di assegnazione entro l'anno in corso.

3.2 Articoli 16, 17 e 18 della legge n.84/94

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni

Per quanto riguarda le modalità di affidamento di concessioni:

- tutte le nuove concessioni, le richieste di ampliamento, nonché tutti i rinnovi ed i subingressi sono oggetto di previa pubblicazione, a fini di massima trasparenza e concorribilità; in conseguenza di dette pubblicazioni, e di conseguenti domande concorrenti, si verifica un certo numero di procedimenti comparativi. Le istruttorie sono condotte secondo regolamentazione interna codificata, e verbalizzate, per essere sottoposte al parere finale del Comitato Portuale.
- nella annualità di riferimento, non si è proceduto a concessioni di natura “strategica” e secondo requisiti e delineazioni elaborati dall’Ente (quale tipicamente concessioni terminalistiche), e pertanto non sono state espletate “gare”. Sono stati aperti, previo loro inquadramento, alcuni procedimenti inerenti richieste di proroga pluriennale di alcune concessioni terminalistiche, previamente assoggettati ad una procedura di pubblicità particolarmente estesa e prolungata, anche con avviso UE.

3.2.2 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell’art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni

Angelo Pastorino S.r.l.

Via Bolzaneto, 40

Genova

Unità locale: Ponte Libia radice - Genova Porto

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

Autorizzata sino al 31.12.2015 allo svolgimento delle operazioni portuali di rizzaggio su contenitori flat-rack, trasbordo e movimentazione contenitori e merci.

Dipendenti n. 13

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

Via Milano

Genova

Unità locale: Viale Africa - Genova Porto

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

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

Dipendenti n. 13

Centro Servizi Derna S.r.l.

Via Lungomare Canepa

Genova

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

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

Dipendenti n. 50

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

Piazzale Giaccone, 7

Genova Porto

Autorizzata allo svolgimento di operazioni portuali/servizi relativi al settore rinfuse solide con scadenza al 31 dicembre 2015.

Dipendenti n. 31

Csm S.r.L.

Piazzale San Benigno

Genova

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

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

Dipendenti n. 26

Enel Produzione S.p.A.

Viale Regina Margherita

Roma

Unità locale: Ponte San Giorgio - Genova Porto

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

Autorizzata sino al 31.12.2015 allo svolgimento delle operazioni portuali di sbarco e movimentazione del carbone e dei combustibili destinati agli usi della Centrale Termoelettrica di Ponte San Giorgio, è inoltre accordato l'esercizio di accosto preferenziale alla banchina di levante del ponte ex Idroscalo.

Dipendenti n. 7

Euromare Servizi Marittimi S.r.l.

Ponte Somalia radice levante

Genova Porto

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

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

Dipendenti n. 10

Grandi Navi Veloci S.p.A.

Calata Marinai d'Italia

Palermo

Unità locale: Via Fieschi 17/17 Genova

Autorizzata, sino al 31.12.2015 allo svolgimento, in conto proprio, delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94

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

Dipendenti n. 48

Rolcim S.p.A.

Via Vannucci, 3

Genova

Unità locale: Ponte ex Idroscalo Genova Porto

Autorizzata, in conto proprio e sino al 31.12.2015 allo svolgimento delle operazioni portuali di movimentazione e deposito di cementi e calce idrauliche, delle operazioni accessorie e movimentazione macchinari.

Dipendenti n. 3

Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.

Via Rione Siringano Napoli

Unità locale: Ponte Colombo Genova – Porto

Autorizzata, sino al 31.12.2015, allo svolgimento, in conto proprio, delle operazioni portuali ex art. 16 legge 84/94

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

Dipendenti n. 50

Thermocar S.r.l.

Via Pillea

Genova

Unità locale: Viale Africa - Genova Porto

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

Autorizzata sino al 31/12/2015 allo svolgimento delle operazioni portuali di movimentazione, carico, scarico containers, tramacco, riempimento, svuotamento di merci.

Dipendenti n. 10

Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto S.p.A.

Calata Boccardo

Genova

Autorizzata fino al 15.05.15 allo svolgimento delle operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazioni materiali provenienti dalla M/n Costa Concordia da svolgersi esclusivamente presso le aree assentite in concessione presso l'area commerciale del Porto di Pra (diga e testata VI Modulo) e successivamente autorizzata fino al 30.07.15 presso le aree site in zona ex Superbacino per medesime operazioni.

Dipendenti n. 121

Agenzia Marittima Multi Marine Services S.r.l.,

Via palazzina Uffici

Savona

in qualità di rappresentante dell'Armatore Spliethoff Transport B.V., autorizzata dal 9/02/15 fino al 31/12/15 allo svolgimento, in autoproduzione, delle operazioni di imbarco/sbarco di imbarcazioni esclusivamente via mare in condizioni di autoaffondamento con l'utilizzo di navi dotate di speciali strumentazioni idonee allo svolgimento di tali operazioni (ballast system).

* * *

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

3.2.3 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni

A. Bettarini & F. S.r.l.

Via Pera, 17/19

Livorno

autorizzata dal 9.02.15 al 31.12.2015 allo svolgimento di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 6

Fagioli S.p.A.

Via Borzoli, 135

Genova

autorizzata sino al 31.12.2015 allo svolgimento di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 74

T. S. Service S.r.l.

Via Fiumara, 17

Genova

autorizzata dal 9.09.15 sino al 31.12.2015 allo svolgimento di assistenza ai terminals portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 8

Vernazza Autogru S.r.l.

Via Renata Bianchi, 90

Genova

autorizzata sino al 31.12.2015 allo svolgimento di assistenza ai terminali portuali con l'utilizzo di mezzi speciali di sollevamento.

Dipendenti n. 101

3.2.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18, durata, scadenza e modalità di affidamento della concessione

Imprese portuali concessionarie di aree e banchine

A.T.I. Gruppo Messina S.p.A. - Terminal San Giorgio S.r.l.

Palazzina Ponte Libia

Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale sostitutivo della concessione demaniale del 1° luglio 2011, ai sensi dell'art. 18, comma 4 legge 84/94, Reg. n. 887 e Rep. n. 7006 e suppletivo, per quanto di ragione, dell'atto concessorio rilasciato in favore di Ignazio Messina & C. S.p.A. Reg. n. 650 e Rep. n. 582 del 19 settembre 1996 e Reg. n. 698 e Rep. n. 1534 del 23 dicembre 1999 (aree da Ponte Canepa a Calata Tripoli) sedimi concessi mq. 243.050.

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

L'autorizzazione è rilasciata alla Società Gruppo Messina S.p.A. (per tutte le aree sulle quali, da sola e/o in A.T.I., svolge l'attività di Impresa) nonché a Terminal San Giorgio S.r.l. (per le aree da essa utilizzate quale Impresa partecipante all'A.T.I.).

Dipendenti Terminal San Giorgio S.r.l. n. 98 (numero riferito anche alla concessione su Ponte Somalia)

Dipendenti Gruppo Messina S.p.A. n. 172 (numero riferito anche alla concessione su Molo Ronco)

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

Ponte Somalia - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con licenza - durata 1° gennaio 2016 – 31 dicembre 2019 - superficie sedimi concessi mq. 15.963.

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

Dipendenti n. 9

C. Steinweg – Gmt S.r.l.

Via Scarsellini, 119 – Torre B – Genova

Unità locale: Ponte Etiopia - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 23 aprile 1992 – 31 dicembre 2020 di cui alla licenza di subingresso del 01.02.2001 - superficie sedimi concessi mq. 80.602-

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

Dipendenti n. 50

Gruppo Messina. S.p.A.

Via D'Annunzio, 91

Genova

Unità locale: Lungomare Canepa - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 1° ottobre 1996 – 31 dicembre 2029 - Reg. n. 650 e Rep. n. 582 del 19 settembre 1996 e Reg. n. 698 e Rep. n. 1534 del 23 dicembre 1999 - Ponte Nino Ronco; superficie sedimi concessi mq. 152.250.

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

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

Dipendenti n. 172 (numero riferito anche alla quota di cui all'ATI)

Spinelli S.r.l. (ex Industrie Reborà S.r.l.)

Via Melen - Località Erzelli – Genova

Unità locale: Ponte Libia - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 23 aprile 1992 – 31 dicembre 2020 di cui alla licenza di subingresso del 01.02.2001 - superficie sedimi concessi mq. 149.325.

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

Dipendenti n. 143

Porto Petroli di Genova S.p.A.

Pontile Alfa - Genova

Unità locale: Porto Petroli - Genova

titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 1° gennaio 1993 – 31 dicembre 2020 - superficie sedimi concessi mq.134.601.

Autorizzata fino al 23 aprile 2015 allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo dei prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici e di ogni altro prodotto operabile con le attrezzature esistenti nel Terminal.

Dipendenti n. 65

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

Calata Sanità – Genova

Unità locale: Palazzina Uffici - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 29 aprile 1993 – 31 dicembre 2020 - superficie sedimi concessi mq. 183.766.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali inerenti il ciclo completo dei traffici dei contenitori e delle merci containerizzate nonché merci non containerizzate trasportate

da navi adibite al trasporto contenitori. Sono escluse le operazioni portuali di prodotti alla rinfusa.

Dipendenti n. 242

Terminal San Giorgio S.r.l. (ex Terminal Frutta Genova)

Ponte Somalia - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale durata 1° gennaio 1990 – 31 dicembre 2020 - superficie sedimi concessi mq. 61.085.

Autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali per i traffici di prodotti ortofrutticoli, congelati/surgelati ed alimentari in genere in misura non prevalente e quindi al pari di merci varie rotabili ed altro.

Restano escluse le operazioni portuali relative a rinfuse non alimentari.

Dipendenti n. 98 (numero riferito anche alla quota di cui all'ATI)

Terminal Rinfuse Genova S.r.l.

Ponte Rubattino - Palazzina Uffici - Genova Porto

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 1° gennaio 1992 – 30 giugno 2020 - superficie sedimi concessi mq. 124.866.

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

Dipendenti n. 40

Voltri Terminal Europa S.p.A.

Nuovo Porto di Voltri - Palazzina Uffici - Genova

Titolare di concessione demaniale marittima rilasciata con atto pluriennale - durata 15 ottobre 1991 – 31 dicembre 2051 - superficie sedimi concessi mq. 974.991.

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

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

Dipendenti n. 668

Eni S.p.A.

Piazzale E. Mattei 1, 00144 Roma

Unità locale: Calata Olii Minerali – Genova Porto

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

Esso Italiana S.r.l.

Viale Castello della Magliana 25, 00148 Roma

Unità locale: Calata Stefano Canzio - Genova Porto

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

Getoil S.r.l.

Calata Giaccone, 1619 Genova Porto

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

Saar Depositi Portuali S.p.A.

Ponte Paleocapa, 16126 Genova Porto

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

Sampierdarena Olii S.r.l.

Calata Mogadiscio, 16149 Genova Porto

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

Silomar S.p.A.

Ponte Etiopia, 16149 Genova Porto

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

3.2.5 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'art. 16

Autorità Portuale di Genova provvede con cadenza annuale alle attività di monitoraggio dei programmi di attività presentati dalle imprese terminaliste. A scopo conoscitivo ed in esito alle attività di monitoraggio sull'andamento della gestione, vengono di seguito riportati gli investimenti effettuati degli operatori portuali concessionari ex art. 18 legge 84/94.

I dati illustrati sono indicati a costo storico da inizio dell'attività per singolo operatore e per comparto coprendo l'arco temporale 2009-2014. Gli investimenti complessivamente effettuati entro il 2014 evidenziano un ulteriore incremento, che sfiora il 6% rispetto a quanto investito a tutto dicembre 2013, e che confermano i buoni risultati tragaradati già nell'anno precedente.

Si noti che, a seguito della rivisitazione dei comparti operata dall'Ente, il terminal Messina si trovi ora collocato nel segmento Multipurpose (container e merci convenzionali), a differenza di quanto riscontrabile negli anni precedenti.

Investimenti effettuati nel periodo 2009 - 2014 (M.ni euro)

Terminal operator	Investimenti cumulati (m.ni €)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VTE	175,4	175,4	177,5	188,8	197,6	202,5
SECH	52,14	60,38	64,40	67,17	68,30	71,20
Settore container	227,54	235,78	241,86	256,00	265,90	273,70
<i>Var % su anno precedente</i>	6,0%	3,6%	2,6%	5,8%	3,9%	2,9%
Messina	65,9	67,7	69,9	70,4	71,0	71,7
Industrie Rebora	21,7	22,7	27,1	28,2	32,1	38,3
Terminal San Giorgio*	10,7	12,1	12,1	12,1	36,6	40,2
Terminal Frutta Genova	10,8	10,8	10,8	9,2	0,0	0,0
ATI MESSINA TSG			2,2	3,3	8,0	9,5
Settore container e merci convenzionali	109,1	113,3	119,9	119,9	139,7	150,2
<i>Var % su anno precedente</i>	9,7%	3,8%	5,8%	0,0%	16,6%	7,5%
Forest	2,7	3,5	3,6	3,6	3,7	3,9
Genoa Metal Terminal	6,0	8,7	9,4	9,6	10,4	11,4
Settore specializzati	8,70	12,20	13,00	13,23	14,10	15,30
<i>Var % su anno precedente</i>	3,4%	40,2%	6,6%	1,8%	6,6%	8,5%
Porto Petroli	45,3	45,5	49,1	49,4	49,7	50,68
Rinfuse liquide petrolifere	45,3	45,5	49,1	49,4	49,7	50,68
<i>Var % su anno precedente</i>	7,3%	0,4%	7,9%	0,6%	0,6%	2,0%

Saar	24,8	24,8	27,4	29,2	31,7	35,9
Silomar	18,2	18,4	18,8	19,3	20,5	20,6
Sanpierdarena Olii			5,1	5,8	7,2	8,7
Rinfuse liquide(chimici, olii, vini,etc.)	43,0	43,2	51,3	54,3	59,4	65,2
<i>Var % su anno precedente</i>	<i>3,7%</i>	<i>0,5%</i>	<i>18,8%</i>	<i>5,8%</i>	<i>9,4%</i>	<i>9,8%</i>
Terminal Rinfuse Genova**	37,5	42	42	42	43,3	50,6
Rinfuse solide	37,5	42	42	42	43,3	50,6
<i>Var % su anno precedente</i>	<i>8,8%</i>	<i>12,0%</i>	<i>0,0%</i>	<i>0,0%</i>	<i>3,1%</i>	<i>16,9%</i>
TOTALE	471,1	492,0	517,2	534,8	572,1	605,7
<i>Var % su anno precedente</i>	<i>6,9%</i>	<i>4,4%</i>	<i>5,1%</i>	<i>3,4%</i>	<i>7,0%</i>	<i>5,9%</i>

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

Si noti infine che:

- sono stati considerati gli investimenti effettuati da TSG sul compendio Libia ante costituzione ATI Messina- San Giorgio (luglio 2011), nonché quelli effettuati sul compendio Somalia a seguito dell'acquisizione dell'ex concessionario TFG (luglio 2013). Gli investimenti effettuati da TSG in quota ATI sono ricompresi negli investimenti ATI Messina – TSG.
- sono stati inclusi anche gli investimenti effettuati dal precedente concessionario TRI prima della sua acquisizione da parte di TRGe.

3.2.6 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 17 comma 2 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio)

Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie - Paride Batini S.c.a.r.l. è autorizzata, ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94, alla fornitura, in via esclusiva, di lavoro portuale temporaneo alle imprese autorizzate di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge, per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali nel porto di Genova (Decreto 29 settembre 2009, n. 1043).

3.2.7 Notizie in merito all'attività di formazione prevista da comma 8 dell'art. 17

Le attività di formazione realizzate nel 2015 dalla Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini s.c.r.l. autorizzata ai sensi dell'art. 17, si sono sostanziate nell'organizzazione di 122 moduli formativi per un totale di 2.876 ore complessive, per 1.239 allievi coinvolti.

3.2.8 Notizie in merito all'applicazione del comma 15bis dell'art. 17

In applicazione al comma 15bis dell'art. 17 il Comitato Portuale, in data 10 giugno 2015 ha deliberato di erogare la somma di 3.600.000 euro alla Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini, soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 l.84/94, per le finalità di sostegno occupazionale di cui al citato comma.

Contestualmente, l'organico operativo del soggetto autorizzato è stato rideterminato in 888 unità.

3.3. Attività di cui all'art. 68 cod. nav. e attività residuali

3.3.2 Elenco degli operatori iscritti nei registri

Elenco delle Ditte autorizzate ad esercitare per l'anno 2015 attività d'impresa di lavoro del Ramo Industriale prevista dal vigente Regolamento del settore della Cantieristica Navale del porto di Genova approvato e reso esecutivo con decreto 11 giugno 2007, n.711.

Categoria A IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE

- 1 Off. Mecc. Navali e Fonderie San Giorgio Del Porto S.p.A.
Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto
- 2 T. Mariotti – S.p.A.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto

Categoria B IMPRESE DI RIPARAZIONE NAVALE

- 1 A. Santamaria – S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16129 Genova - Porto
- 2 ABB S.p.A.
Via Vittorio Pisani, 16 – 20124 - Milano
- 3 Acier Steel S.r.l.
Via Gaetano Colombo, 20/13 – 16100 Genova
- 4 Avvenente S.r.l.
Molo Cagni Levante S.N. – 16126 Genova – Porto
- 5 BC Service Europe S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova Porto
- 6 C.E.I.N. Coop. a r.l.

- 7 Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto
C.P.R. Consorzio Ponteggiatori Riuniti
Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 8 CO.GE.MA. S.r.l.
Via XX Settembre, 2/25 – 16121 Genova
- 9 Co.I.Nav. S.r.l.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 10 Elettrotecnica Pergolo S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 11 Enrico Polipodio – S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 12 Ferfrigor Porto – S.r.l.
Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 13 G.M.G. General Montaggi Genovesi S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 14 Gennaro S.r.l.
Molo Cagni – 16126 Genova - Porto
- 15 Gerolamo Scorza S.p.A.
Via Isolagiugno, 33 – 16013 Campoligure
- 16 Giuseppe Santoro S.r.l.
Calata Darsena – 16126 Genova – Porto
- 17 Ignazio Messina & C. S.p.A.
Via G. D'Annunzio, 91 – 16121 Genova
- 18 I.N.G. Interni Navali Genovesi S.a.s.
Calata Boccardo – 16128 Genova
- 19 Lagomarsino Anielli S.r.l.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 20 L'Italiana Officina Meccanica S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova – Porto
- 21 Luigi Amico S.r.l.
Calata Gadda – 16128 Genova - Porto
- 22 Marinoni S.p.A.
Via Tagliolini, 26/B – 16152 Genova
- 23 Moby S.p.A.
Via Teseo Tesei – 57037 Portoferraio (LI)
- 24 Motonautica Cuneo S.r.l.
Via al Molo Giano – 16126 Genova – Porto
- 25 N.D.N. Impianti S.r.l.
Molo Giano – 16128 Genova – Porto
- 26 Navalimpianti – S.p.A.
Via Dei Pescatori – 16128 Genova – Porto
- 27 New Meccanica Navale S.r.l.
Via Ippolito D'Aste 8/9 – 16121 Genova
- 28 Nuova Vernazza S.r.l.
Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 29 Officina Diesel S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova - Porto
- 30 Officine Meccaniche Sarimi S.r.l.

- Via Dei Pescatori – 16128 Genova - Porto
- 31 Ortec Industriale – S.p.A.
Via Dei Pescatori – 16129 Genova - Porto
- 32 Piaggio e Figli – S.r.l.
Calata Gadda – 16128 Genova - Porto
- 33 Precetti S.r.l.
Via Cal Longa, 22 - 31028 Vazzola –(TV)
- 34 R & F Costruzioni Navali S.r.l.
Piazza Matteotti, 22/2 – 16043 Chiavari (GE)
- 35 RM S.r.l. Unipersonale
Calata Gadda – 16128 Genova – Porto
- 36 S.A.V. Di Picasso Davide & C. S.n.c.
Calata Boccardo – 16128 Genova - Porto
- 37 S.I.D.E.M. - S.p.A.
Molo Giano S.N. – 16128 Genova - Porto
- 38 Savi S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova - Porto
- 39 SEANET S.R.L.
Via al Molo Giano – 16128 Genova – Porto
- 40 Spare Nav.I. & Services S.r.l.
Via al Molo Giano – 16126 Genova - Porto
- 41 Tecnavi S.r.l
Via Molo Cagni – 16128 Genova
- 42 Tecnomarine S.r.l
Via San Vincenzo, 2 - 16121 Genova
- 43 T.M.S. Turbo Mechanics Service di Tullio Ciabattini
Via Tolmino, 4 – 16018 Mignanego (GE)
- 44 Tonissi Meccanica Generale S.r.l.
Porta Siberia Calata Gadda snc – 16128 Genova
- 45 Wartsila Italia S.p.A.
Via al Molo Giano – 16128 Genova – Porto
- 46 Yachtline Arredomare 1618 S.p.a..
Via L. Fibonacci, 924 – 56031 Bientina (PI)
- 47 Zincaf - S.r.l.
Molo Guardiano – 16126 Genova - Porto

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

- 1 Navalsider Porto S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova - Porto

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

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

- 3 Leghe Leggere Campanella S.r.l.
Via Porta D'Archi, 3 – 16121 Genova

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

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

Categoria E IMPRESE SPECIALISTE

- 1 A.R.E.M. S.r.l. dei Fratelli Luca e Fabio Galletto
Via Al Molo Giano Box 23 – 16128 Genova - Porto
- 2 A.T.I.S.A. Aero-Termica Italiana S.p.A. Via De Marini 1 – 16149 Genova
- 3 Alfa Laval Italy S.r.l.
Via Felice Casati, 20 – 20124 Milano
- 4 Detra S.r.l.
Via al Molo Giano – 16126 Genova - Porto
- 5 F.B.R. Service S.r.l.
Calata Boccardo – 16128 Genova – Porto
- 6 Ivaldi & Generale S.r.l.
Via Porta Siberia – 16128 Genova – Porto
- 7 La Meccanica Turbo Diesel S.r.l.
Calata Gadda – 16126 Genova – Porto
- 8 MacGregor Italy S.r.l.
Via Molo Giano snc - 16128 Genova Porto
- 9 Max Spar S.r.l
Via al Molo Giano – 16128 – Genova Porto
- 10 Mess Engineering S.r.l.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 11 Minimax S.r.l.
Via A. Ristori, 31 – 16151 Genova
- 12 Naval Diesel S.r.l.
Via al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 13 Ritec S.n.c. di Lini L. & C.
Via Alla Lanterna SN – 16126 Genova - Porto
- 14 Schindler S.p.A.
Via E. Cernuschi, 1 – 20129 – Milano
- 15 SI. & M. S.r.l.
Via Molo Giano – 16126 Genova - Porto
- 16 Systech S.n.c.
Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
- 17 Te.Com. Eurolux S.r.l.

- 18 Via Al Molo Giano – 16128 Genova - Porto
Vampa S.r.l.
Piazza Raibetta, 2/12 – 16123 Genova

Elenco delle Ditte iscritte nel Registro ex art. 68 Cod. Nav. ed autorizzate per l'anno 2015 ad operare in porto per lo svolgimento delle attività per ognuna indicata ai sensi del Regolamento del settore commerciale approvato e reso esecutivo con decreto 16 aprile 1999, n. 555.

Bonifiche ambientali

- 1 CGM Imprese S.r.l.
Via Borzoli, 39 c/128 v - 16153 Genova
- 2 Ecologital S.r.l.
Via Wagner, 10 - 16159 Genova
- 3 Ecoeridania S.p.A.
Via Pian Masino, 103 – 105 - 16011 Arenzano – Genova
- 4 Guerini Rocco Romano
Corso Firenze, 33 – 13 - 16136 Genova
- 5 Specchia Services S.r.l.
Via del Molo, 64 - 19126 - Genova

Derattizzazione , disinfestazioni e simili

- 1 Konrad S.n.c
Via San Quirico, 76 r – 16163 Genova
- 2 La Biotecnica S.n.c.
Via Sturla, 45 d – 16131 Genova
- 3 Nuova Cianidrica S.r.l.
Piazzale Giaccone, 1/1 – 16126 Genova – Porto
- 4 Fai Innovazione S.r.l.
Via Scarsellini, 131 – 49 - Genova

Esercizio garages per autovetture al seguito dei croceristi

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

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

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

Via Ponte Reale, 2/4 – 16124 Genova

Lavori subacquei

- 1 Arco 89 S.n.c.
Calata Simone Vignoso – 16126 Genova - Porto
- 2 Barracuda Sub S.r.l.
Via San Bartolomeo del Fossato, 101 r – 16149 Genova
- 3 Drafinsub S.r.l.
Piazza della Vittoria, 12/10 – 16121 Genova
- 4 SE. A.S. S.r.l.
Via Molo Giano, Bac. 1 - 16126 Genova Porto
- 5 Se.Po.Mar. S.r.l.
Radice Ponte Andrea Doria – 16126 Genova – Porto

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

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

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

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

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

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

Provveditori di bordo

- 1 Marine Stores S.r.l.
Via Romairone, 42 – 16163 - Genova

Riparazione contenitori

- 1 Cabitza Giorgio
Corso Martinetti, 50/3 – 16149 Genova
- 2 Carpencame S.r.l.

- 3 Via Giovanni Verga, 12/2 – 57121 Livorno
De Domenico Nunzio
Via Rossini, 3/19 – 16100 Genova
- 4 Derrick S.r.l.
Via Borzoli, 34 – 16153 Genova
- 5 Erzelli S.r.l.
Via Scarsellini, 171 – 16149 Genova
- 6 I.R.S. Intern. Reefer Service S.r.l.
Piazza Colombo, 4/15 – 16121 Genova
- 7 Lavorazioni Metalliche Artigiane S.n.c.
Via Antonio Sant’Elia 192/1 – 16152 Genova
- 8 Marimital S.a.s.
Via Leone Vetrano, 2/11 - 16152 Genova
- 9 Metallica Containers S.r.l.
Via di Valle Chiara, 3 – 16125 Genova
- 10 U.S.S. Union Sistem Service S.r.l.
Piazza Mietta, 4 - 15057 Tortona,
- 11 V.T.R. Voltri Terminal Riparazioni S.r.l.
Via Scarsellini, 171 – 16100 - Genova

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

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

Ritiro rifiuti solidi, svolto unicamente da terra

- 1 A.r.p.e.m. S.r.l.
Piazzale Giaccone – 16126 Genova – Porto
- 2 Cerosillo Rag. Dario S.r.l.
Via A. Repetto, 33/r – 16143 Genova
- 3 CGM Imprese S.r.l.
Via Borzoli, 39 c/128 v - 16153 Genova
- 4 Docks Lanterna S.p.a.
Via Corsica, 21/6 a - 16128 Genova
- 5 Ecoeridania S.p.A.
Via Pian Masino, 103 – 105 - 16011 Arenzano – Genova
- 6 Ecologital S.r.l.
Via Wagner, 10 – 16159 Genova
- 7 Ferrometal S.p.a.
Via Nicola Lorenzi, 11 N – 16152 Genova
- 8 F. G. Riciclaggi S.r.l.
Via Stalingrado, 50 - 17014 Cairo Montenotte (SV)

- 9 GE. AM. Gestioni Ambientali S.p.A.
Ponte Caracciolo Radice – 16126 Genova – Porto
- 10 Giuseppe Cancellieri S.r.l.
Salita alla Chiesa di Fegino, 8/r – 16161 Genova
- 11 Mirabelli S.r.l.
Via delle Piane, 83 – 16019 Ronco Scrivia
- 12 Nuova Malco Unipersonale S.r.l.
Via Valdilocchi snc – 19100 – La Spezia
- 13 Ricupoil S.r.l.
Via Laiasso, 1/R – 16141 Genova
- 14 Sangoi & Figli S.r.l.
Via Finocchiaro Aprile, 31/16 - 16129

- 15 Vico S.r.l.
Corso Stalingrado, 50 – 17014 Cairo Montenotte (SV)

Sorveglianza e vigilanza privata

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

Trasporto e movimentazione provviste per conto di provveditori

- 1 New Service Coop. A.r.l.
Via Ilva, 4 – 16128 - Genova
- 2 Marine Stores S.r.l.
Via Romairone, 42 – 16163 Genova

Trasporto passeggeri a scopo turistico

- 1 Consorzio Liguria Via Mare
Ponte dei Mille piano Calata sn – 16126 Genova - Porto

4. MANUTENZIONE DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

4.1 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, stato di realizzazione

Il successivo prospetto illustra l'insieme degli interventi di manutenzione ordinaria realizzati nel corso dell'anno 2015, specificando per ciascuno di essi l'importo dei lavori e lo stato di avanzamento degli stessi.

TITOLO	IMPORTO	STATO DELL'ARTE
Interventi diversi di manutenzione ordinaria	120.505,89	Lavori consegnati
TOTALE	120.505,89	

4.2 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione

Il successivo prospetto illustra l'insieme degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati nel corso dell'anno 2015, specificando per ciascuno di essi l'importo dei lavori e lo stato di avanzamento degli stessi.

TITOLO	IMPORTO	STATO DELL'ARTE
Lavori di manutenzione e di pronto intervento agli impianti elettrici e telefonici del Porto di Genova	609.569,21	Lavori in corso – Avanzamento 30%
Dragaggio foce torrente Chiaravagna	534.702,00	Lavori consegnati
Interventi diversi di manutenzione straordinaria	238.345,66	Lavori consegnati
TOTALE	1.382.616,87	

4.3 e 4.4 Grande infrastrutturazione - Infrastrutture finalizzate alle “Autostrade del Mare” – elenco e stato d avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte

I successivi prospetti illustrano l’elenco delle opere avviate ed in corso nel 2015, lo stato di avanzamento delle stesse e la relativa fonte di finanziamento.

TITOLO	P.	IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO	STATO DELL'ARTE	Auto finanziamento	Legge 84/94	Delibere CIPE	Comma 994, art. 1 della legge 296/2006	Legge 43/2005	Programma Integrativo Regionale/ORB/Finanziamenti UE	Finanziamento Regione/Ministero Ambiente	Legge 388/2000 e 166/2002	DM 25.02.2004 (SECURITY)	Bonifica Ambientale Accordo di Corigliano	Mutuo Cassa Depositi e Prestiti
Consolidamento banchine ponte Etiopia con approfondimento dei fondali ed adeguamento funzionale della sporgente - Starckio 2°	P.2358	25.535.915,79	Collaudi in corso di approvazione	3.163.763,10	21.860.233,43						511.919,26			
Adeguamento strutturale dei bacini di carenaggio riempimento dello specchio acqueo compreso tra i bacini 4 e 5 nel compendio demaniale delle Riparazioni Navali	P.2402 - P.2609 - P.2203	4.051.297,19	Lavori contrattualizzati			4.051.297,19								
Relativo al completamento del capannone modulare nelle aree di levante.	P.2431	13.236.153,13	Lavori ultimati	5.676.565,17					5.819.587,96		1.140.000,00			600.000,00
Interventi di riqualificazione del magazzino ex Unital a Ponte Caracciolo edificio magazzino e uffici	P.2457	2.996.948,05	Lavori ultimati									2.996.943,05		
Recupero funzionale di calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bestola.	P.2460	232.897.122,71	Lavori in corso	138.727.004,75				2.940.000,00			91.230.117,96			
Viabilità di collegamento dal piazzale S. Benigno a Calata Bettolo	P.2460 LOT B	22.354.720,00	Appalto integrato - Contratto stipulato	8.800.000,00			12.354.720,00		1.200.000,00					
Nuovo banchinamento di Ponte Parodi	P.2568	14.979.841,65	Collaudi in corso di approvazione	6.560.756,05							8.319.085,60			100.000,00
Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Cuneo	P.2603	53.962.465,02	Lavori in corso	15.574.530,06			19.695.880,20						8.105.520,83	10.866.533,93
Costruzione di rete nera allacci area portuale - 1° lotto funzionale	P.2631	788.975,40	Lavori in corso	788.975,40										
Costruzione di rete nera allacci area portuale - 2° lotto funzionale	P.2631 LOTTO 2	960.000,00	Lavori contrattualizzati	960.000,00										
Messa in sicurezza delle infrastrutture comuni del Porto di Genova - realizzato ai sensi del Reg (CE) n. 725/2004	P.2634	3.900.000,00	Lavori in corso					600.000,00				3.300.000,00		
Installazione rete di monitoraggio di dati meteo marini	P.2686	677.540,67	Lavori in corso	677.540,67										
Fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra - prima fase riparazioni navali.	P.2702	11.700.141,71	Lavori in corso	2.821.474,92						7.944.811,46				933.855,33
Riqualificazione compendio da Calata Bengasi a Calata Inglese	P.2811	24.851.415,50	Lavori in corso	21.295.904,75				1.814.646,65			1.740.864,10			
Nuovo capannone modulare nelle aree di levante - Impianti tecnologici strettamente necessari alla funzionalità delle singole unità insediative	P.2814	7.436.250,57	Lavori in corso	5.936.250,57										1.500.000,00
Messa in sicurezza ambientale del bacino di carenaggio 1	P.2816	9.067.282,75	Lavori contrattualizzati	9.067.282,75										
Intervento di riqualificazione dei prospetti dell'originaria torre piloti zona Riparazioni Navali - Molo Giano	P.2830	386.519,26	Lavori collaudati	9.262,66							377.256,60			
Intervento di riqualificazione dei prospetti e adeguamento alla normativa antincendio dell'edificio Molo Guardiano	P.2843	3.832.336,56	Lavori collaudati								2.850.114,42			982.222,14
Consolidamento delle banchine di ponte San Giorgio ponente	P.2864	1.911.390,37	Lavori collaudati	1.911.390,37										

TITOLO	P.	IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO	STATO DELL'ARTE	Auto finanziamento	Legge 84/94	Delibere CIPE	Comma 994, art.1 della legge 296/2006	Legge 43/2005	Programma Integrativo Regionale/OB2/Finanziamenti UE	Finanziamento Regione/Ministero Ambiente	Legge 388/2000 e 166/2002	DM 25.02.2004 (SECURITY)	Bonifica Ambientale Accordo di Cornigliano	Mutuo Cassa Depositi e Prestiti
Rifunionalizzazione delle vie di corsa e dei parchi del IV modulo di Voltri	PV.214	3.663.302,69	Lavori collaudati	3.588.291,45							75.011,24			
Ubicazione nuovi fabbricati ad uso bar e uffici - Ambito Calata Betoletto	P.2809	1.256.588,94	Lavori in corso	906.588,94										350.000,00
Realizzazione rete smaltimento acque meteoriche presso Calata Derna.	P.2842	917.715,28	Lavori in corso					123.178,15						794.537,13
Trasferimento provvisorio di un prefabbricato ad uso spogliatoi presso Ponte Parodi	P.2892	627.274,86	Lavori collaudati	627.274,86										
Riqualificazione dei fabbricati in concessione al gestore delle manovre ferroviarie	P.2856	785.196,46	Lavori in corso											785.196,46
Realizzazione di un'area di sosta per l'autoraspunto nelle aree di Sestri Ponente	P.2857	1.300.000,00	Lavori in corso											1.300.000,00
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di ponte Parodi - Cinturazione lato Nord - Puntata con pali secanti	P.2999		Procedura di aggiudicazione in corso	1.887,07										
Copertura pontile e terrazze d'imbarco Ponte dei Milite	P.2966	800.000,00	Lavori collaudati											800.000,00
Ricollocazione provvisoria della sede operativa e logistica del Corpo dei Piloti del Porto di Genova	P.2986	306.911,89	Lavori in corso	306.911,89										
Realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica dell'area nord ex Distripark	PV.217	294.758,92	Lavori ultimati					178.777,20						115.981,72
Interventi di rifunionalizzazione del magazzino Ex Unital costruzione edificio uso magazzino ed uffici opere ed interventi accessori (affidamento lavori complementari relativi al progetto P.2457)	P.2886	659.576,42	Lavori ultimati											659.576,42
Realizzazione opere complementari ambito territoriale ricompreso tra calata Ignazio Inglese e calata Massaua	P.2926	3.000.000,00	Lavori in corso	3.000.000,00										
Impianti anello Voltri	PV.229	500.000,00	Lavori contrattualizzati											500.000,00
Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di ponte Parodi	P.2919	5.000.000,00	Lavori aggiudicati	10.762,49										
Nuovo raccordo ferroviario su Ponte Eritrea	P.3022	300.000,00	Lavori in corso							300.000,00				
Lavori di completamento del pontile esistente, cantieri navali Fincautieri di Genova Sestri	P.2691	14.043.982,06	Perizia chiusa	7.507.588,82				2.625.360,64			3.911.032,60			
Totale		468.981.618,85		237.920.006,74	21.860.233,43	4.051.297,19	32.050.600,20	8.281.962,64	7.019.587,96	8.244.811,46	110.155.401,78	6.296.943,05	8.105.520,83	24.997.140,64

5. FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI

5.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità

Nell'ambito della programmazione finanziaria 2014 – 2020, programma CEF, settore delle reti trans europee dei trasporti (TEN-T), nel 2015 Autorità portuale ha completato le fasi istruttorie di presentazione alla Commissione europea della proposta progettuale denominata INES - Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa.

L'azione progettuale si inserisce nel complesso delle attività avviate per adeguarsi alla normativa europea e nazionale sullo smaltimento delle acque di sentina e dei rifiuti prodotti dalle navi (Direttiva 59/2000 e legge 182/2003), nonché alle disposizioni sui combustibili alternativi (Direttiva 94/2014) ed è, inoltre, in linea con gli orientamenti espressi nella strategia Europa 2020, nel Libro bianco e nella strategia sui combustibili alternativi (COM 17/2013).

Il progetto si compone di due attività principali: 1) le opere civili ed impiantistiche relative alla nuova piattaforma ecologica, nell'area interessata dal recupero funzionale di Calata Oli Minerali e 2) l'elettrificazione delle banchine del terminal portuale di Prà – Voltri. Il valore complessivo delle opere è stimato in 23 milioni di euro.

La localizzazione del porto in prossimità di aree urbane densamente popolate ha infatti reso urgente l'avvio di misure in grado di minimizzare l'impatto delle attività portuali sull'ambiente.

Le opere civili ed impiantistiche relative alla nuova piattaforma ecologica consentiranno di ridurre in modo consistente il rilascio di agenti inquinanti nell'acqua e rappresentano il primo passo verso la concentrazione, in un'unica area portuale, delle funzioni di raccolta, trattamento, riciclo e smaltimento di oli minerali e rifiuti delle navi, provenienti non solo dallo scalo portuale genovese, ma anche dai porti di Spezia, Venezia e Savona.

L'elettrificazione delle banchine del terminal portuale di Prà – Voltri, consentendo di rifornire di energia elettrica al contempo due navi portacontainer, contribuirà alla sensibile riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare CO₂ e NO_x, nonché di abbattere i livelli di rumore prodotto dalle navi all'ormeggio.

La proposta è stata selezionata per il co-finanziamento (pari al 20% dei costi eleggibili) dalla Commissione europea e l'Accordo di Sovvenzione tra Commissione Europea e Autorità Portuale è stato perfezionato nel novembre 2015.

Al fine attivare nuove complementarità e sinergie sul tema del gas naturale liquefatto (GNL), anche in previsione dello sviluppo delle attività portuali secondo le linee guida contenute nella proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale, nel 2015 Autorità portuale ha

aderito alle iniziative progettuali denominate GAINN4MOS - Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping - Innovative Pilot Actions – e GAINN4CORE – entrambe cofinanziate con fondi CEF e cui partecipano, oltre all'Italia (attraverso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture), anche la Spagna, la Francia, il Portogallo e la Slovenia.

I progetti, aventi ciascuno un valore stimato in oltre 40 milioni di euro, si articolano in diverse iniziative che, nell'arco di un quinquennio, tra il gennaio 2015 e il dicembre 2019, svilupperanno gli studi di fattibilità volti a valutare la realizzabilità nei porti che partecipano all'iniziativa, tra cui Genova, di nuove infrastrutture per il GNL, avviando, laddove ne sussistano le condizioni, progetti pilota per l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione del gas naturale.

La partecipazione ai progetti GAINN4MOS e GAINN4CORE si inserisce nel più ampio ed articolato filone di attività che riguarda la realizzazione di nuovi punti di stoccaggio e approvvigionamento di GNL nei porti italiani, anche in considerazione di quanto disposto dalla Direttiva UE 33/2012 sui limiti al tenore di zolfo dei combustibili marini, che troveranno applicazione anche nel Mediterraneo ed altresì in linea con quanto disposto dalla Direttiva 2014/94 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

In questo contesto, infatti, Autorità portuale di Genova partecipa al Gruppo di coordinamento nazionale istituito dal Ministero dello Sviluppo Economico e che ha lo scopo di esaminare, con un approccio interdisciplinare, gli effetti normativi, tecnici, economici, di sicurezza e di impatto sociale relativi all'utilizzo del GNL nel trasporto marittimo, nel trasporto pesante su gomma e per altri usi finali. I risultati del lavoro confluiranno nel Piano Nazionale Strategico sull'utilizzo del GNL che sarà licenziato nell'autunno 2016. Il Piano intende anche individuare i possibili impianti di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione di GNL a livello nazionale, sulla base dell'evoluzione prevista della domanda nel prossimo decennio.

Nello specifico, l'Autorità portuale partecipa al sottogruppo settoriale: "Trasporto Navale", coordinato dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Per quanto riguarda le altre azioni progettuali di durata pluriennale avviate negli anni precedenti, nel 2015 sono proseguite le attività relative allo sviluppo del progetto denominato "Ampliamento del terminal Ronco – Canepa e rinnovamento delle infrastrutture intermodali ausiliare nel compendio di Sampierdarena", avente un valore complessivo stimato in 39 milioni di euro e co-finanziato dall'Unione europea nel 2013 (Bando TEN-T 2012).

Inoltre, a fine 2015 si è chiusa la gestione amministrativa del progetto "MoS24", che, partendo dai risultati di E-port, si è proposto di creare un pilota di piattaforma ICT al servizio della catena di trasporto lungo il Corridoio Genova – Rotterdam, con un valore complessivo delle attività sviluppate a tale scopo pari a circa 4 milioni di euro.

Nel 2015 sono altresì proseguite le attività di monitoraggio dei nuovi programmi di co-finanziamento e promozione di infrastrutture, servizi portuali, progetti di ricerca e sviluppo, organizzazione e formazione, con particolare riferimento ai nuovi bandi Connecting Europe Facility (CEF) e Horizon 2020.

Inoltre, è proseguita la disamina dei principali documenti europei di politica portuale e trasportistica, anche ai fini di contribuire alle attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale - sintetizzando i principali indirizzi comunitari in tema di sviluppo dei corridoi europei prioritari - e di istruire le attività di presentazione delle proposte progettuali alla Commissione Europea.

Nel 2015 Autorità portuale ha altresì continuato l'attiva partecipazione alle attività del Gruppo di Interesse Economico Europeo "Corridoio Reno - Alpino", contribuendo all'aggiornamento del relativo Piano d'Azione di Corridoio, ai sensi del Regolamento 913/2010 e ha partecipato, in qualità di osservatore, ai tavoli di lavoro del Progetto ANNA, capofilato dal Ministero dei Trasporti per la parte italiana.

Inoltre, è proseguita la partecipazione ai lavori del Forum sul Corridoio Reno - Alpino, a supporto del Coordinatore, ai sensi del Regolamento UE 1315/2013.

Come già per i passati esercizi, si sottolinea il beneficio finanziario derivante dai co-finanziamenti, a fondo perduto, concessi dalla Commissione Europea al porto di Genova, proprio in ragione alle attività progettuali svolte dall'Ente in ambito europeo.

6. GESTIONE DEL DEMANIO

6.1 6.2 Notizie di carattere generale e analisi degli introiti per canoni, ammontare dei canoni non riscossi e azioni di recupero di morosità

Quale scenario generale, occorre rammentare che gli uffici hanno gestito (escluse le concessioni di breve durata infrannuale) 905 concessioni, di cui 796 concessioni per licenza e 109 concessioni per atto formale pluriennale; ciò in termini di rinnovi, fatturazioni canoni, delle frequenti modifiche, oggetto di necessaria autorizzazione, e di autorizzazione ex art., 45 bis di affidamento a terzi di attività inerenti lo scopo delle stesse; a ciò si aggiungono criticità o insorgenze di varia natura, e costanti rapporti di assistenza o sollecito, o richiamo ad oneri concessori, ai concessionari. A detta attività si aggiunge quella relativa all'istruttoria e rilascio per nuove concessioni o ampliamenti.

Tutte le richieste di nuove concessioni, di ampliamento, nonché di rinnovo e subingresso, sono oggetto di pubblicazione, a fini di massima trasparenza e concorrenzialità; in conseguenza di dette pubblicazioni, e di conseguenti domande concorrenti, si verifica un certo numero di procedimenti comparativi. Le istruttorie sono condotte secondo regolamentazione interna codificata, e verbalizzate, per essere sottoposte al parere finale del Comitato Portuale.

Nel 2015 l'attività inerente la gestione del demanio si è confermata come un'attività particolarmente intensa ed articolata; ciò con particolare riferimento a:

- Attività inerenti il rilascio, il rinnovo e le modifiche dei titoli demaniali, volta a contemperare le tempistiche stringenti di risposta all'utenza con le esigenze di coerenza e completezza istruttoria, attività connotata dall'alto numero delle pratiche, e dalla loro frequente complessità;
- Gestione di specifiche criticità o esigenze attinenti alcune concessioni terminalistiche o macro-concessioni;
- Rilascio di numerose autorizzazioni scaturenti da istanze relative ad esigenze varie di gestione delle concessioni o di affidamento a terzi di attività inerenti lo scopo delle stesse, particolarmente frequenti nelle estese concessioni a carattere pluriennale.

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

Nel 2015 gli uffici hanno promosso 40 Conferenze dei Servizi interne processando circa 1100 istanze, ed hanno proposto all'attenzione del Comitato Portuale 40 delibere; si ricorda che in tutti i comitati portuali sono portate due delibere (inerenti rispettivamente le

concessioni per atto formale e per licenza), non vertenti su singola pratica, ma riguardanti numerose istanze, con ciò sussumendo in ciascuna di queste due delibere indicativamente trenta/quaranta pratiche processate dagli uffici.

In relazione alle istruttorie interne gli Uffici Licenze hanno fatto maggior ricorso alla procedura di richiesta di pareri diretta agli uffici dell'Ente, al fine di ottimizzare la tempistica di risposta ai procedimenti, e ricorrendo alla Conferenza Interna limitatamente alle pratiche più complesse e necessitanti la concertazione del parere (es. comparazione).

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

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

In termini di snellimento, approfondimento, o iniziative, si segnala:

- eliminazione di istruttorie e provvedimenti inerenti autorizzazioni demaniali riconducibili alla manutenzione concessoria ordinaria o straordinaria, o ad attività gestionali risolte con regimi più snelli e speditivi.
- nei limiti delle risorse umane assegnate, verifica di criticità su canoni arretrati o contestati, cui è seguito il ripianamento di alcune consistenti situazioni di arretrato, o la risoluzione di contestazioni, o l'escussione delle relative cauzioni.

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

- regolazione in tempi speditivi di alcune urgenti esigenze terminalistiche di nuove particolari attività da insediarsi o intraprendersi nelle concessioni, ovvero di autorizzazione ad interventi infrastrutturali da questi assunti;
- inquadramento e attivazione del percorso istruttorio inerente le richieste di proroga pluriennale di alcune concessioni terminalistiche, e contributo alla complessa conseguente istruttoria;
- persistente attività di risoluzione di insorgenze e di compatibilizzazione, dopo la gestione della "macro-consegna" ad Autostrade per l'Italia inerente l'intervento Nodo di S. Benigno; analoga intrapresa di tali attività in ordine al prossimo 2° lotto di interventi e di consegna, mediante risoluzione delle numerose interferenze con concessionari, e concertazione tra attori pubblici e privati coinvolti;
- attivazione presso la Prefettura, previo approfondimento normativo e gestionale, e compimento consistente, delle procedure inerenti le acquisizioni documentali dai

concessionari, inerenti le c.d. “certificazioni antimafia”, per le circa 100 concessioni necessitanti tale incombenza;

- in conseguenza della dismissione anticipata della concessione dell'esteso comprensorio industriale “Piaggio Aereo”, si è attivato un contemporaneo complesso processo di verifica e attestazione dello stato del compendio, comportante alcuni interventi di irisanamento a cura del concessionario (volto a riacquisirlo in ottime condizioni), nonché di estesa pubblicità volta al suo riassentimento concessorio, acquisendo varie manifestazioni di interesse.

Sotto l'aspetto della viabilità, oltre al costante contributo per la risoluzione di problematiche o modifiche viarie, o a soluzioni migliorative di determinati flussi, si segnala il ruolo propulsivo all'attività di analisi e soluzione delle criticità dovute all'afflusso massivo nella stagione estiva presso Stazioni Marittime.

Nell'anno 2015 sono state accertate entrate per canoni demaniali per 25.560 milioni di euro. L'articolazione di tale valore sulla tipologia di concessione (atti, licenze, altro) è riportato nella tabella sottostante.

Riepilogo Canoni demaniali esercizio 2015

Atti	19.890
Licenze	4.531
Altro	1.138
TOTALE	25.560
di cui canoni anticipati	2.459

Per gli atti pluriennali l'attività di fatturazione per l'anno 2015 ha subito ritardo a causa della carenza protratta di personale preposto, non sopperibile; conseguentemente una parte della fatturazione non figura nella rendicontazione 2015, essendo effettuata nel 2016.

Sempre per le concessioni pluriennali, si è registrato altresì un decremento di fatturato di circa 0,75 milioni, anche dovuto all'effetto parziale derivante dal valore di incremento negativo dell'Istat anno (-0,90), al riconoscimento di estese sospensioni per cantieri su aree terminalistiche, nonché riconoscimenti decrementali di canone, interinali o definitivi, in base all'accoglimento parziale di alcune contestazioni; il decremento complessivo è stato in parte compensato da maggiori introiti per definizione situazioni pregresse.

Per quanto concerne le riscossioni relative agli atti formali, esse ammontano complessivamente ad € 16.576.000 con uno scostamento rispetto al fatturato di € 3.289.000.

Il sensibile scostamento tra il fatturato ed il riscosso per gli atti pluriennali di concessione, in misura consistente, è dovuto ad alcuni contenziosi/arbitrati su macro-concessioni, conclusi nell'anno 2015, e quindi ancora in corso di allineamento, per le quali è stato introitato un canone sensibilmente inferiore a quello fatturato (fatturato in toto per ragioni di tutela giudiziale, erariale e prescrizione). Alcune altre situazioni, in qualche modo analoghe, conseguono a contestazioni parziali, e conseguenti minori versamenti rispetto al fatturato, in conseguenza di sottrazioni temporanee di aree per cantierizzazioni dell'Ente sulle stesse, o a contestazioni sui criteri classificativi applicati, o ad interpretazione di complesse clausole concessorie regolanti il canone. In due casi sono state ripianate, mediante attivazione nei confronti dei concessionari, consistenti situazioni debitorie non giustificate; in altri, compatibilmente alle risorse assegnate, si è proceduto e si va procedendo all'esame di canoni contestati, ovvero alla attivazione di procedure di recupero.

In particolare, rispetto alla situazione "canoni riscossi", nel 2015 si è registrato un minor introito dovuto alla mancata corresponsione di canoni da parte di due importanti concessionari che nell'anno precedente invece, pur avendo sollevato contestazioni, avevano provveduto a pagare le fatture emesse, uno totalmente e l'altro in modo parziale. A tal proposito si evidenzia come in uno dei due casi sia in itinere un procedimento amministrativo di rideterminazione del canone a seguito di sentenza del TAR Liguria passata in giudicato.

Nell'anno 2015, se non fossero intervenute queste nuove situazioni, ci sarebbe stato, a seguito di iniziative di verifica e definizione di alcune contestazioni su canoni di rilievo, un sensibile decremento dello scostamento tra fatturato e riscosso, per circa 760.000. Le nuove esposizioni riferite saranno oggetto di appropriate verifiche e di provvedimenti commisurati alla debenza, parziale o totale.

In via generale è opportuno tuttavia rappresentare che gli specifici dati forniti dalle strutture finanziarie sulla base delle risultanze contabili, non possono riflettere in toto, in quanto riferite strettamente all'annualità di riferimento, e formati secondo metodologie impostate su proprie esigenze e sistemi di rilevazione, la situazione dell'andamento della riscossione canoni (a mero esempio, in quanto le tempistiche di fatturazione o quelle di pagamento o riscossione -in certi casi per tempistiche di ufficio, per verifiche e revisioni, in altri per pagamenti tardivi, ripianamenti, o escussioni- talora determinano lo slittamento all'esercizio successivo di alcuni pagamenti o introiti).

Si segnala che approfondita ispezione del Ministro dell'Economia e Finanze, vertente su concessioni e canoni, ha dato esito che appare confortante, limitandosi a rilievi non generalizzati e non di immediata rilevanza erariale, bensì su alcuni singoli profili e pratiche, che in parte saranno confutati con migliori spiegazioni sulla conformità od opportunità del procedere degli uffici, e in parte sono stati o saranno ottemperati.

Per quanto attiene la riscossione in particolare degli indenizzi, si intende affrontare il tema della escussione coattiva di quelli non corrisposti, attualmente gestita attraverso azioni legali, al fine di individuare una soluzione più efficace e speditiva di quella attuale.

Per quanto concerne infine l'andamento delle entrate per canoni per l'anno 2016, esso sarà determinato dai seguenti fattori:

- andamento dell'indice di rivalutazione monetaria;
- sostanziale saturazione dei beni e pertinenze a disposizione;
- riduzioni di entrate in funzione di temporanea sospensione di titoli concessori a causa di installazione di cantieri per la realizzazione di nuove opere;
- revisioni decrementali conseguenti a definizione di alcuni contenziosi/arbitrati su macro-concessioni, o definizione di contestazioni;
- recupero di situazioni debitorie pregresse;
- aggiornamento/revisione incrementale dei canoni terminalistici, per interventi pregressi sugli stessi terminal.

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

Anche nel corso del 2015 è proseguita l'attività di controllo in merito al corretto utilizzo dei beni demaniali, nella misura consentita dalle risorse destinate a dette attività. La mancata integrazione dello staff ispettivo (attualmente una risorsa umana) ha costretto il personale degli uffici amministrativi o tecnici del Servizio Demanio a sopperire a tale carenza, con ricadute sull'attività amministrativa, in particolare di quella relativa a risoluzione di criticità arretrate.

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

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

A valle delle attività di controllo è proseguita l'attività indennizzatoria. L'attività del 2015 si è contraddistinta per l'avvio di 33 nuovi procedimenti di indenizzo e di 6 ingiunzioni di sgombero; i procedimenti indenizzatori sono in parte consequenziali a pagamenti tardivi dei canoni anticipati, nonostante solleciti degli uffici alla necessaria tempistica, che hanno determinato discontinuità tra titolo concessivo scaduto e quello solo successivamente

rinnovato. Le cifre confermano il trend decrescente degli anni precedenti, che può essere il sintomo indiretto di un decrescente abusivismo conseguente ai maggiori controlli espletati negli anni precedenti, e di una maggiore divulgazione ai concessionari delle regole disciplinanti gli atti concessivi e le relative innovazioni interne.

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

6.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi

L'elenco completo è inserito nel volume allegato alla presente relazione.

7. TASSE PORTUALI

7.1 Entrate per tasse distinte tra tassa di ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali

Per quanto concerne la consistenza e l'andamento delle entrate per tasse l'anno 2015 occorre preliminarmente osservare come, a decorrere dal 1° gennaio 2015 sia entrato a regime il meccanismo automatico di adeguamento delle aliquote delle tasse portuali in misura pari al 75% del tasso di inflazione ISTAT – FOI registrato nell'anno solare precedente (gennaio – dicembre), previsto dal Decreto Interministeriale del 24.12.2012, attuativo del D.R.P. n. 107/2009.

Con particolare riferimento al tema del “monitoraggio” di una delle principali entrate in capo alle Autorità Portuali, e prima di affrontare nel dettaglio le variazioni relative alle singole voci di entrata, occorre sottolineare l'importanza per l'Ente di meglio definire la scomposizione del gettito in relazione alle categorie merceologiche che lo compongono anche al fine di elaborare più accurate analisi storiche e previsionali.

La tassa portuale, infatti, quale risultato dell'accorpamento delle aliquote di cui alla tassa sulle merci sbarcate/imbarcate e alla tassa di ancoraggio, risulta determinata non solo con riferimento alle macro-categorie merceologiche sotto elencate, ma prevede una diversa imposizione nel caso di traffico di cabotaggio e particolari esenzioni connesse ai collegamenti tra porti comunitari su navi traghetto o porta container.

Categorie merceologiche – Tassa portuale

1. Fosfati e assimilati, nitrati, escluso il nitrato di sodio
2. Cereali
3. Carbone, oli minerali alla rinfusa e laterizi
4. Sabbia, ghiaia e pozzolana, argilla e terre refrattariecaolino e quarzite non macinati, calce viva e spenta, pietra da cemento e da calce, cemento e agglomerati cementiti, pietre da costruzione, altri materiali da costruzione muraria e nitrato di sodio
5. Articoli di abbigliamento, cacao, caffè', colofonia e resina, droghe e coloniali, glucosio, gomma in genere, macchine e veicoli, olii minerali in recipienti di qualsiasi specie e capacità', paraffine, prodotti alimentari in conserva, tabacco, tamarindo, the e trementina
6. Altre merci

Tali articolazioni, unitamente al fatto che oggi Autorità Portuale risulta essere mero soggetto destinatario del gettito ma non coinvolto nella fase di riscossione, rendono di fatto impossibile effettuare una precisa analisi della formazione del gettito e della sua possibile evoluzione.

Discorso analogo vale per la tassa di ancoraggio i cui meccanismi di riscossione (e relative esenzioni) non consentono di apprezzare in modo puntuale l'andamento della stessa al variare del numero e delle dimensioni delle navi che utilizzano il porto di Genova.

Tutto ciò considerato, a seguito dell'emanazione del Decreto Interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, adottato di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di attuazione dell'articolo 4, comma 2 del D.P.R. n. 107/2009 "Regolamento inerente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi", è stato progressivamente completato il processo di adeguamento delle aliquote all'inflazione ISTAT dal gennaio 1994 e sino alla data di entrata in vigore del citato decreto.

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

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

Di fatto, nell'anno 2013, l'adeguamento del 66% al tasso di inflazione ha determinato un incremento del gettito pari a circa 7,3 milioni di euro. Nell'anno 2014, l'ulteriore aumento delle aliquote ha determinato un incremento della tassa portuale di 2,8 milioni di euro e della tassa di ancoraggio di 2,2 milioni per un totale di circa 5 milioni di euro.

Terminato l'adeguamento straordinario previsto dalla normativa, a partire dall'esercizio 2015 è entrato a regime l'aumento su base annua del 75% del tasso ufficiale d'inflazione rilevato per l'anno precedente, a partire dal 1 febbraio di ciascun anno.

Come si evince dalla tabella sottostante si registra un decremento delle tasse portuali di circa 1,8 milioni di euro di cui euro 489 mila circa relativi alla Tassa Portuale, euro 1.128 mila circa relativi alla Tassa di Ancoraggio ed euro 88 mila della sovrattassa sulle merci così come dell'addizionale per security per euro 136 mila circa, le cui aliquote sono entrambe parametrizzate a quelle della preesistente tassa sulle merci sbarcate e imbarcate e il cui andamento è connesso all'articolazione merceologica dei traffici movimentati.

In ragione dei sopracitati problemi connessi ai meccanismi di riscossione, ad oggi non è possibile effettuare un'analisi puntuale delle motivazioni sottostanti il calo del gettito. Fra i

diversi elementi si po' certamente segnalare la riduzione del traffico di greggio e, per quanto riguarda la tassa di ancoraggio, il fenomeno della ristrutturazione degli accosti che meriterebbero approfondimenti tecnici.

Esercizio 2015 - Riepilogo Entrate per Tasse Portuali (migliaia di euro)

TASSE PORTUALI	2015	2014	2013	Var 2015-14 %
Tassa Portuale	23.875	24.364	21.609	-2,01%
Tassa di Ancoraggio	13.245	14.373	12.161	-7,85%
Sovrattassa Merci	5.194	5.282	5.292	-1,67%
Addizionale Sovrattassa Merci per Security	3.046	3.182	3.185	-4,27%
A) TOTALE TASSE PORTUALI	45.360	47.201	42.247	-3,90%

Per quanto concerne ancora la quota di riparto del Fondo gettito I.V.A. ex articolo 18 bis della Legge n.84/94, in virtù del principio di prudenza, non è stata effettuata alcuna previsione con riferimento alla quota attribuibile a questa Autorità Portuale nell'esercizio 2015 (annualità 2014).

Tale condotta si è rilevata corretta, in quanto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota trasmessa il 13 aprile u.s. (prot. APG n. 7640), ha rappresentato a tutte le Autorità Portuali, che le risorse relative all'annualità 2014 afferenti al suddetto Fondo, dovranno essere iscritte in economia.

Tuttavia, si fa presente che la Conferenza Stato Regioni, lo scorso gennaio, ha approvato lo schema di riparto del Fondo per l'autonomia finanziaria delle AP relativo al 2014 che parrebbe preveda i medesimi criteri di ripartizione utilizzati per gli importi riconosciuti nel 2013.

Vale la pena ricordare che il Fondo prevede ad oggi un tetto pari a 67 milioni di euro complessivi; a ciascun porto dovrebbe essere riconosciuta una quota pari all'80% dell'1% dell'IVA generata dalla propria attività di importazione (per un totale complessivo di 53,6 milioni di euro), mentre il restante 20% (13,4 milioni di euro) dovrebbe confluire in un ulteriore fondo, da ripartire sulla base di criteri perequativi in considerazione delle necessità e dei programmi d'investimento presentati da ciascun porto dal MIT.

Considerando che il Porto di Genova nell'annualità 2014 ha contribuito per una quota pari al 23,7% sul totale di IVA prodotta, l'importo proporzionale spettante dovrebbe ammontare a euro 12.701.427,61.

Tuttavia per il riconoscimento effettivo di tale contributo si dovrà attendere il decreto di riparto del Fondo che verrà emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.